

ANALISIS DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE PASTO

GLORIA MONICA HORMAZA MORILLO

SANDRA EDITH OVIEDO LOZADA

UNIVERSIDAD ABIERTA Y A DISTANCIA -UNAD-
ESCUELA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, CONTABLES, ECONOMICAS
Y DE NEGOCIOS (ECACEN)
ESPECIALIZACION GESTION PÚBLICA
SAN JUAN DE PASTO, FEBRERO 2018

ANALISIS DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE PASTO

GLORIA MONICA HORMAZA MORILLO
SANDRA EDITH OVIEDOLOZADA

Modalidad

Proyecto aplicado

Doctor

Jorge Enrique León Rodríguez

Asesor

UNIVERSIDAD ABIERTA Y A DISTANCIA -UNAD-
ESCUELA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, CONTABLES, ECONOMICAS
Y DE NEGOCIOS (ECACEN)
ESPECIALIZACION GESTION PÚBLICA
SAN JUAN DE PASTO, FEBRERO 2018

Dedicatoria

Monica Hormaza Morillo

A Dios, mis queridos padres, mi hija, mis nietas, herman@s, sobrin@s, familiares, por el ejemplo de amor, perseverancia, lealtad, tenacidad, entrega, honestidad que me han dado, al Hamor complice de mis sueños, mis amigas incondicionales en este andar, mis compañer@s de trabajo, y personas que me aportan para ser la mujer que soy.

Sandra Edith Oviedo Lozada

A Dios por estar siempre conmigo en el sendero de la vida, a mis padres por guiarme con amor en cada paso que doy , a mi esposo y mi hija quienes me aman y apoyan incondicionalmente dia a dia, a mis herman@s por estar siempre a mi lado, a mis sobrin@s, mis familiares, quienes me alienta cada dia para ser mejor. A mi compañera y amiga de tesis por permitir emprender este proyecto juntas, a nuestros profesores y tutor por transmitir sus conocimientos.

Agradecimientos

A los funcionarios de la secretaria de Tránsito

Municipal, a nuestro tutor

Jorge Enrique León Rodríguez

Y nuestra Jurado Patricia Oropeza Pérez.

TABLA DE CONTENIDO

Resumen del proyecto	9
Introducción.....	10
Planteamiento del problema	11
Justificación	12
Objetivos.....	13
Objetivo principal.	13
Objetivos específicos:.....	13
Marco referencial.....	14
Transporte y vías de acceso	14
Marco teórico.....	17
Principios fundamentales de seguridad vial.	17
Accidente de Tránsito.....	18
Clasificación de los diferentes tipos de dispositivos de control de tráfico.....	19
Señales verticales:.....	19
Accidentalidad en la Ciudad de Pasto	20
Propuesta de educación en seguridad vial	26
Para qué sirve la educación vial	28
Definición de roles.....	29
Educación en seguridad vial desde los sectores	30
Alternativas metodológicas	37
Tablas y estadísticas	42
Marco conceptual	48
Accidente de tráfico, de tránsito, accidente vial, accidente automovilístico o siniestro de tráfico	48
Comunidad	48
Peatón	48

Seguridad vial	48
Movilidad	49
Auditorias de seguridad vial	49
Hechos de/asociados al tránsito	49
Mercadotecnia social	49
Movilidad reducida	50
Organismos de tránsito	50
Persona en condición de discapacidad.....	50
Plan de seguridad vial	50
Rehabilitación psicosocial	51
Seguridad vial	51
Tráfico calmado	51
Víctima	51
Marco legal	52
Marco espacial	53
Marco metodológico	56
Resultados.....	57
Puntos críticos municipio de pasto 2015-2016.....	57
PLAN ESTRATEGICO INSTITUCIONAL DE SEGURIDAD VIAL.....	63
Municipio de Pasto	64
Peatón o pasajero.	64
Ciclista	65
Motociclistas, automóviles y transporte publico.	66
Conclusiones.....	68
Bibliografía.....	70

Lista de Tablas

Tabla 1 Casos de Lesiones por Año	42
Tabla 2 Casos de Lesiones por meses	42
Tabla 3 Casos de Lesiones por Edad	43
Tabla 4 casos de lesiones por género.....	43
Tabla 5 Casos de lesiones por día.....	44
Tabla 6 Casos de Lesiones por hora	44
Tabla 7 Casos de Lesiones por Tipo transporte.....	45
Tabla 8 Casos de lesiones por Transporte Contraparte	45
Tabla 9 Lesiones por accidente según barrio.....	46
Tabla 10 lesiones de accidentes según comuna.....	46
Tabla 11 Comparativa año 2016 - 2017	47
Tabla 12 Muertes de accidente de tránsito.	47
Tabla 13 Articulación Municipal - Departamental.....	54
Tabla 14 Comuna 1 Tramo vía.....	58
Tabla 15 Comuna 1 tramo vía	59
Tabla 16 Comuna 2 - zona.....	60
Tabla 17 Comuna 5	61
Tabla 18 Comuna 9 tramo via	62

Lista de Imágenes

Imagen 1 Comuna 1.....57

Imagen 2 Comuna 1.....58

Imagen 3 Comuna 2.....59

Imagen 4 Comuna 2.....60

Imagen 5 Comuna 5.....61

Imagen 6 Comuna 9.....62

Resumen del proyecto

Pasto es la capital del Departamento de Nariño que no ha tenido un modelo planificado de desarrollo urbano, por el incremento de urbanizaciones, migraciones, la falta de previsión de las autoridades y la existencia de vías estrechas y discontinuas, sobretodo en el centro de la ciudad. Pasto pasó de tener desplazamientos mayoritariamente en transporte público y alternativo a un fuerte dominio de medios motorizados que incrementan el nivel de accidentalidad en los ciudadanos de Pasto.

Una de las mayores preocupaciones de los mandatarios locales ha sido la seguridad vial y movilidad, siendo la razón que motiva a enfocar esta investigación en la Alcaldía Municipal de Pasto, a través de la Secretaria de tránsito para verificar si los administradores locales y especialmente el actual Alcalde de Pasto, Pedro Vicente Obando Ordoñez, han realizado acciones para el mejoramiento de la seguridad vial para evitar accidentes.

El municipio de Pasto a través de la Secretaria de tránsito Municipal ha informado del alto número de víctimas por accidentalidad vial, es deber del ente público buscar estrategias o mecanismos que disminuyan este índice de accidentalidad, por eso, se realizara una investigación estadística para identificar desde el año 2015-2017 los niveles de accidentalidad en el sector urbano y rural, horas de accidentalidad, y que tipo de víctimas se han presentado.

El fenómeno que se presenta en el municipio de Pasto, frente a la accidentalidad consiste en que, de manera cotidiana suceden cantidad de accidentes causados por diferentes tipos de vehículos automotores y en algunos casos por peatones, los cuales han afectado la comunidad.

Con base en toda información se elaborará un plan que permita a la secretaria de Tránsito Transporte Municipal disminuir estos índices de accidentalidad y lograr preservar la integridad del peatón

Introducción

Cuando hablamos de la seguridad vial, nos entramos en el tema de mayor interés de la ciudadanía, a diario escuchamos hablar de accidentalidad en las vías de esta ciudad, que trae como consecuencia eventos de accidentalidad lesionados como víctimas fatales.

Se reflexiona sobre las causas que generan estos hechos, saber si es responsabilidad de los peatones o conductores, que cultura existe ante el tránsito de las vías; son reflexiones que se deben analizar.

La Secretaria de Transito del Municipio de Pasto, reporta altos índices de accidentalidad, para los años 2015, 2016, 2017 en un promedio de 1.884 de los cuales se reporta promedio de heridos 965 heridos por año, es decir casi 3 heridos diarios.

Se analizará accidentes de motos, de vehículos, accidentalidad por comunas en la zona urbana y rural; igualmente se identifica tipo de víctima, para llegar a evidenciar las muertes fatales que ocurrieron en estos periodos.

Este proyecto de grado se enfocara en lograr la construcción de un Plan orientado a disminuir los riesgos de accidentalidad en conductores y peatones en el municipio de Pasto.

Se revisara el documento “Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011– 2020” formulado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, período comprendido como "La década para la acción" donde se establece como finalidad reducir en un 50% las mortalidades derivadas de los accidentes de tránsito en el mundo.

Se analizara la ley 1503 de 2011, “por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamiento y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones”, y verificar si la Alcaldía de Pasto, a través de la Secretaria de Tránsito Municipal ha realizado acciones para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades que esta ley describe. Esto nos enfocara a la realización del Plan Estratégico de Seguridad Vial en el Municipio de Pasto.

Planteamiento del problema

Según estadísticas suministradas por el Observatorio de Nacional de Seguridad Vial, durante el año 2017 murieron 6479 personas en accidentes de tránsito en Colombia, bajo la condición de peatón, usuario de motocicleta (conductor y pasajero), usuario de vehículo (conductor y pasajero), usuario de bicicleta (ciclista y acompañante) y datos sin información, las causas de hipótesis de causa probable mencionan embriaguez, exceso de velocidad, violación de normas de tránsito, violación normas de tránsito de los peatones , irrespeto de los semáforos, contravía, condiciones ambientales, malas condiciones en las vías, fallas mecánicas. Igualmente reportan que para el año 2017 Colombia tuvo 38.070 lesionados, todos por determinar su causa.

El departamento de Nariño apporto a estas estadísticas 202 muertos, 1732 lesionados de los cuales, 1418 lesionados y 69 muertos correspondieron al Municipio de pasto.

Esto nos lleva a analizar que al Municipio de Pasto le corresponde el 1.06% en accidentes mortales y el 3,72 de lesionados.

Según informe de la Secretaria de Transito se tiene que durante el periodo 2015, 2016 y 2017 fueron 5.652 los accidentes de tránsito, de los cuales 2.896 reportaron heridos; 1.597 con moto, 1299 con carro.

En la zona urbana de la ciudad de Pasto existen 12 comunas de las cuales la que mayor accidentalidad reporta es la UNO (1) que comprende el sector de los barrios: Avenida Santander, Bombona, Avenida Boyacá, Caracha, Centro, Condominio Santiago, El Churo, El Cilindro, El parque, El Portalito, Hullaguanga, La Panadería, Las Américas, Los dos Puentes, Marcos de la Rosa, San Agustín Centro, San Andrés, San Andresito, San José, Santiago y San José Obrero.

En los 17 Corregimientos de la zona rural, el corregimiento con más índice de accidentalidad en el periodo 2015-2017 fue Catambuco y el de menos accidentalidad fueron El Socorro, Gualmatán, Mapachico y San Fernando.

Justificación

Como se evidencio en el planteamiento del problemas existe un alto índice de accidentalidad en el Municipio de Pasto, que preocupa a las administraciones locales y la ciudadanía en general, por lo tanto esta investigación se iniciara con visitas a la secretaria de Tránsito y Transporte Municipal, donde solicitaremos los archivos del año 2016 y 2017 de la entidad para analizar los programas y proyectos que se han realizado para el mejoramiento de la seguridad vial y movilidad de los habitantes de la ciudad de Pasto.

Esta investigación se justifica por las cifras diarias de accidentes de tránsito en el municipio de Pasto, eventos que se ven reflejados en diarios y noticias, pero también, y más importante aún, en la circulación cotidiana y el contacto con la comunidad que a diario ponen en riesgo sus vidas y la de los seres queridos.

El Municipio de Pasto cuenta según base de censo Dane (2015) con una población de 382.618 habitantes de los cuales 312.377 se encuentran en la zona urbana y 70.241 en la rural.

Si las cifras de muertos en Colombia llegan a 6.479 significaría en palabras de la agencia Nacional Vial que desaparece un municipio del tamaño de Tuchin Córdoba (6.250) en un año.

Las alarmas de la Agencia Nacional de Seguridad vial se enfocan en el alto índice de accidentalidad que son los motociclistas y sus acompañantes, que representan el 46% de los fallecidos y el 55% de los lesionados en accidentes viales. Llama mucho la atención que la causa principal continúe siendo el exceso de velocidad, con un 40,1%; no respetar las normas y señales de tránsito, con 28,9%, y conducir en estado de embriaguez, con un 9,7%.

Ante estos índices de accidentalidad se debe trabajar de manera conjunta con entidades del estado y ciudadanía para concientizar que la seguridad vial depende de todos.

Objetivos.

Objetivo principal.

Construir un plan estratégico institucional de seguridad vial orientado a disminuir los riesgos de accidentalidad en conductores y peatones en el municipio de Pasto.

Objetivos específicos:

Identificar los factores institucionales y socioculturales que posibilitan el diseño y la gestión de un plan integral en seguridad vial para el Municipio de Pasto.

Priorizar los problemas y necesidades más relevantes en torno a la seguridad vial del Municipio de Pasto con base en estudios realizados por la Secretaría de Tránsito.

Marco referencial

El Municipio de Pasto ha registrado durante muchos años altas cifras de accidentalidad de tránsito, información suministrada por los diferentes medios de comunicación y la Secretaria de Transito.

A través de esta investigación se pretende construir un plan estratégico institucional de seguridad vial orientado a disminuir los riesgos de accidentalidad en conductores y peatones en el municipio de Pasto.

San Juan de Pasto es un municipio Colombiano, capital del departamento de Nariño, ha sido centro administrativo cultural y religioso de la región desde la época de la colonia, tiene una población según información DANE del (2015) de 382.618 mil habitantes, se encuentra elevada a 2.527 s.n.m.

De la organización Político – administrativa, alberga la rama del poder ejecutivo del municipio que recae en el Alcalde de Pasto, para el periodo 2015-2018 doctor Pedro Vicente Obando Ordoñez, y un Concejo Municipal de 19 miembros elegidos por voto popular.

El área urbana de la ciudad de Pasto está dividida en 12 comunas, La zona rural está compuesta por 17 corregimientos: Buesaquillo, Cabrera, Catambuco, El Encano, El Socorro, Genoy, Gualmatán, Jamondino, Jongovito, La Caldera, La Laguna, Mapachico, Mocondino, Morasurco, Obonuco, San Fernando y Santa Bárbara.

La composición etnográfica de la ciudad está distribuida de la siguiente manera: Blancos y Mestizos (97,5%), Afrocolombianos (1,6%) e Indígenas (0,9%)

Transporte y vías de acceso

Acceso terrestre:

Pasto está conectado hacia el norte por vía terrestre con Popayán y hacia el sur, a 78 km de distancia con Ipiales en la frontera con la república del Ecuador a través de la carretera Panamericana. La distancia de Pasto a la capital de la república, Bogotá, por la vía Panamericana es de 798 km por la carretera 23, para un tiempo promedio de viaje de 18 horas. También se puede acceder por la antigua carretera que venía desde el municipio de Mercaderes en el departamento del Cauca, pasando por los municipios de La Unión y Buesaco, en proceso avanzado de pavimentación.

Hacia el occidente la ciudad se comunica con el puerto de Tumaco sobre el océano Pacífico, por medio de una carretera pavimentada de 284 km, y hacia el oriente con Mocoa en el departamento de Putumayo con una carretera pavimentada de aproximadamente 145 km.

Para el transporte intermunicipal nacional terrestre existe un terminal en el que operan las principales empresas y por el cual pasan aproximadamente 2 millones de pasajeros al año.

Acceso aéreo

El Aeropuerto Antonio Nariño se encuentra localizado a 27 km de la ciudad, en la localidad cercana del corregimiento de Chachagüí, ofrece conexiones aéreas nacionales a través de empresas aéreas colombianas como Avianca y Satena, además de vuelos chárter y vuelos militares.

Atracciones turísticas

Pasto es una ciudad con grandes sitios turísticos, pero una de las más principales es el lago Guamuez o laguna de la Cocha, situada a 27 kilómetros de la ciudad, con un recorrido en automóvil de 45 minutos por carretera pavimentada. En el sitio se puede disfrutar de un paisaje exquisito, de gastronomía basada en la preparación de la trucha arco iris, la pesca deportiva y paseos en lancha.

la ciudad también ofrece a los visitantes la riqueza artística de sus iglesias entre las cuales se destaca la Iglesia de San Juan Bautista del siglo XVIII, la Catedral, la Iglesia de Nuestra Señora de las Mercedes, la Iglesia de San Felipe, la Iglesia de San Sebastián o de "la Panadería", Templo de Cristo Rey, Santiago Apóstol y la Iglesia de San Agustín.

Para las personas que gustan de senderos ecológicos existe el Centro ambiental Chimayoy, que significa en Quillacinga "ir al encuentro con el sol". Ubicado a 4 km de la vía que comunica a San Juan de Pasto con el interior de Colombia es un espacio previsto para la educación, turismo e investigación ambiental y la conservación ecológica; cuenta con largos senderos ecológicos y actividades diversas que buscan de forma metodológica una integración de las personas y la comunidad con el medio ambiente, promoviendo y fortaleciendo proyectos ecológicos.

Pasto ciudad capital orgullosa de sus aspectos culturales y religiosos, aloja las sedes de la Gobernación de Nariño, la Alcaldía de Pasto, la Asamblea Departamental, el Tribunal del Distrito Judicial, Fiscalía General de la Nación, y en general sedes de instituciones de los organismos del

estado, y todos los centros y empresas de carácter privado, donde convergen habitantes de Pasto, de los 64 municipios del departamento de Nariño, del departamento del Putumayo y, por ser una zona fronteriza igualmente nos visitan los ciudadanos ecuatorianos.

Este municipio es la décimo séptima ciudad más poblada de Colombia, la zona urbana (cabecera municipal) cuya población censada en 2005 era de 312.759 habitantes, es la segunda ciudad más grande de la Región Pacífica después de Cali.

En el municipio el 11,1% de los establecimientos se dedica a la industria; el 56,0% a comercio; el 28,9% a servicios y el 4,1% a otra actividad.

En el área urbana las principales actividades económicas son el comercio y los servicios con algunas pequeñas industrias o microempresas, de las cuales cerca del 50% corresponden a la manufactura artesanal. Las empresas nariñenses de mayor tamaño se localizan en Pasto, y corresponden principalmente a productos alimenticios, bebidas y fabricación de muebles. Para desarrollo de la actividad comercial, principalmente con el vecino país de Ecuador, existen varios centros comerciales.

Toda esta descripción del Municipio nos lleva a reflexionar la calidad de movilidad urbana y rural que es bastante amplia en conductores y peatones, que intervienen en la movilidad diaria y que de alguna manera están involucrados en las cifras de accidentes que se registran cada día, o en su defecto pueden llegar a estar relacionados con ellos en algún momento de sus vidas.

Marco teórico

La seguridad vial comprende todas las condiciones que permiten que las vías estén libres de daños o riesgos causados por la movilidad de los vehículos. La seguridad vial está basada en normas y sistemas con las que se disminuyen las posibilidades de averías, choques y sus consecuencias. Su objetivo primordial es proteger a las personas y bienes, mediante la eliminación o control de los factores de riesgo los cuales le permitan reducir la cantidad y severidad de los siniestros de tránsito.

Todo individuo que transite o se transporte es protagonista de la consecución de la seguridad vial del tránsito, que es asunto de todos no de una sola persona. Determinando así, que la seguridad vial es la movilización, el desplazamiento libre y exento de todo daño en la vía pública.

Principios fundamentales de seguridad vial.

- Principios de la responsabilidad.
- Principio de confianza en la normalidad del tránsito.
- Principio de la seguridad vial.
- Principio de la conducción dirigida.
- Principio de la señalización.

Se reconocer que todo usuario de la vía pública debe conocer y asumir la responsabilidad de cumplir las normas existentes relacionadas a la seguridad vial, permitiendo que se evite ser participe de accidentes de cualquier tipo, en el momento de hacer uso de la via publica, previniendo así la afectación a cualquier otro sujeto. Si no tomamos un papel ejemplar en la responsabilidad que asumimos cuando usamos las vías públicas, la circulación sería un caos y supondría un gran peligro para todos.

El principio de seguridad o de la defensa, se antepone al de confianza. Nadie debe confiar cien por ciento en que los demás usuarios cumplan al pie de la letra las normas reglamentarias (anónimo). Alternativa por demás, poco utilizada. Los conductores deben estar siempre concentrados en la actividad de conducir, sin distracciones que permitan perder el dominio sobre el vehículo y, por lo tanto, provocar daños a los demás usuarios que cargan una doble responsabilidad en la vía. Si se cumple lo pertinente, esta situación nos permite transitar de una

manera segura y llenos de confianza, ya que con la ayuda de los dispositivos de señalización se brinda la información necesaria, es decir, las pautas de comportamiento en las vías terrestres si existe un obstáculo que impida el paso, altere o limite esta regla, éste debería estar convenientemente señalado.

Accidente de Tránsito.

Es todo hecho que produzca daño en personas o en cosas como consecuencia de la movilidad. “accidente”, acerca de un hecho que puede suceder o no (eventual), y que no es producto de la voluntad deja lugar a pensar que es algo inevitable (Núñez, s.f.) Un accidente siempre es no intencional, pero también en la mayoría de los casos puede evitarse tomando algunas precauciones. (Gómez, 2004).

Es según Gutierrez y Ramos (2014) Los Ingenieros de Tráfico y de Carreteras son continuamente contratados para asegurarse de que el sistema de la calle y de la carretera esté diseñado y funcionando, tales que los índices de accidentes puedan ser reducidos. Por tal motivo se realizan diferentes pasos para este proceso, como:

- Recolección y mantenimiento de datos.
- Identificación de las localizaciones y los elementos peligrosos.
- Conducción de estudios de ingeniería.
- Establecer prioridades del proyecto.

Que igualmente se tiene en cuenta desde estos autores los factores que producen flujos de tránsito:

Factores que producen flujos de tránsito

- Hombre (factor humano)
- Vehículo (factor técnico)
- Medio ambiente (factor ambiental)
- La viabilidad o vía.

Los accidentes del tránsito se deben a varios factores entre ellos están el mal estado del vehículo, el número de vehículos, la imprudencia de los conductores, problemas de visión, de audición y del sistema nervioso y externos a la persona como: efectos del alcohol, drogas en

general, exceso de comidas, cansancio de viaje, angustia, estrés, uso de celulares, calefacción intensa, etc. Los seres humanos que utilizan los diferentes medios de transporte, son elementos primordiales del tránsito por calles y carreteras, deben ser estudiados y entendidos claramente con el propósito de poder ser controlado y guiados en forma apropiada.

Clasificación de los diferentes tipos de dispositivos de control de tráfico.

Se denomina dispositivo de control a los semáforos, señales, marcas, reductores de velocidad y cualquier otro adminículo que se ubican sobre las calles por una autoridad pública para prevenir los accidentes de tránsito, el exceso de velocidad y la armonía entre conductores y peatones. Los dispositivos de control se encargan de transmitir a los usuarios las prevenciones y precauciones que deben tener, así mismo las limitaciones a las que deben estar sometidos y de informar a los usuarios acerca de las características y condiciones de las calles.

Los dispositivos de control de tránsito se clasifican de la siguiente manera:

- Señales: preventiva, restrictiva e informativa.
- Marcas: rayas, símbolos y letras.
- Obras y dispositivos diversos: cercas, defensas, indicadores de obstáculos, indicadores de alineación, reglas y tubos guías, bordos, vibradores, indicadores de curvas peligrosas.
- Dispositivos para protección en obra: señales preventivas, restrictivas e informativas.
- Semáforos: vehiculares, peatonales, especiales.

Las señales se clasifican en:

Señales verticales:

Se encargan de enviar un mensaje al usuario por medio de leyendas y símbolos con el fin de que el tránsito sea más seguro. Generalmente estas van sujetas a postes en forma de placa

Forma y color

Según su forma y color, las señales verticales se clasifican en señales reglamentarias, que son en forma circular y sus colores son blanco, rojo, negro, y lleva el símbolo de la señal dentro de este perímetro. Aquí se exceptúan las señales de: ceda el paso, pare y estacionamiento permitido, como segunda clasificación están las señales de advertencia de peligro que generalmente tienen la

forma de un cuadrado y se colocan con una de sus diagonales en forma vertical, su color es naranja y su símbolo es negro y, por último, están las señales informativas que son de forma rectangular y se puede colocar su lado mayor de manera horizontal o vertical y su color es igual a la anterior, fondo naranja y sus símbolos negros. Dimensión: el tamaño de las señales verticales está dado en función de la velocidad máxima permitida en cierta zona, ya que esta determina la distancia a la que la señal debe ser vista y leída. Las dimensiones mínimas de cada señal están dadas según los siguientes tramos de velocidades permitidas:

- Menor o igual a 50 km/hora
- 60 o 70 km/hora.
- 80 o 90 km/hora. d) Mayor a 90 km/hora.

Las dimensiones de las señales pueden ser aumentadas siempre que se considere, mientras mantengan la proporcionalidad de sus elementos.¹⁷ Clasificación de las señales verticales: Señales de prevención: tienen como función informar al usuario de la existencia de un peligro, indicando de manera simbólica su origen. Exige por parte del conductor bajar la velocidad y realizar alguna maniobra para su beneficio y el de otras personas para facilitar el tránsito y prevenir algún tipo de accidente.¹⁸ Señales de reglamentación: están diseñadas para informar al usuario acerca de sus prohibiciones, limitaciones y obligaciones que debe mantener.

Accidentalidad en la Ciudad de Pasto

Pese a las campañas de prevención, en Pasto y 9 municipios más del departamento de Nariño no se detiene la accidentalidad. En el año 2017 la capital nariñense se impuso con el mayor número de fallecidos.

La subsecretaria departamental de tránsito y transporte registra que Pasto continúa liderando la lista de municipios con más accidentes del departamento, tras precisar que en el 2017 registra el mayor número de fallecidos.

Agregó que en ese año 66 personas perdieron la vida, tras indicar que en Tumaco fallecieron 56, en Ipiales 15, Mallama 10, La Unión 9, Sapuyes 7, Samaniego 7, Túquerres 6, Chachagüí 5 y Tangua 5. Además afirmó que los anteriores fueron los 10 primeros de 64 municipios que aportan el 80,87% de fallecidos en el departamento de Nariño.

Las primeras causas probables de accidentes de tránsito en los últimos tres años en la región tienen que ver con la desobediencia de las señales de tránsito, salirse de la calzada, conducir en

estado de embriaguez, adelantar en zona prohibida, impericia al manejar, exceder la velocidad y cruzar la vía sin observar, entre otras.

Medidas de choque

En el departamento de Nariño, se realizan estudios de planes parciales de movilidad en la zona urbana de 6 municipios a efecto de ejecutar, en conjunto con las autoridades locales, medidas de tráfico calmado, zonas de estacionamiento en vía, zonas y horarios de cargue y descargue y la señalización para el acceso y la protección de peatones y ciclo usuarios.

La ejecución de estos proyectos permitió fortalecer el proceso del servicio de seguridad vial mediante la gestión, planificación, coordinación, articulación y ejecución de actividades de seguridad vial para la vigilancia, control, regulación y asistencia profesional a los actores de la vía y autoridades de tránsito y transporte locales.

Así mismo sostuvo que incluyeron capacitaciones en cumplimiento de funciones de autoridad de tránsito y transporte y en normatividad en transporte escolar, asistencia técnica en formulación e implementación de planes locales de seguridad vial y apoyo en la creación de los comités locales de seguridad vial.

Sensibilización a la comunidad

En la ciudad de Pasto, pese a las campañas de sensibilización ciudadana para que los conductores respeten las normas, persiste el irrespeto a las leyes. En el municipio son mínimos los choferes de vehículos públicos y particulares que utilizan el cinturón de seguridad.

De igual manera un buen porcentaje de conductores de motos y parrilleros no utilizan el casco como debe ser, es decir que no lo ajustan al broche o lo llevan puesto como si se tratara de una balaca.

La mayoría de muertes de quienes se movilizan en motocicletas estuvieron relacionadas con traumas craneoencefálicos. También las llantas lisas tanto en carros como en motos inciden en los accidentes. La imprudencia de todos los actores viales es la principal causante de los accidentes que se registran en las calles de Pasto. De acuerdo con las estadísticas reportadas por Transito Municipal, los peatones son los más imprudentes a la hora de movilizarse, en el 2017, 28

peatones perdieron la vida mientras que más de 30 conductores de diversos automotores fallecieron. (Diario del Sur, 2018)

Otra causa de accidentalidad son los conductores de carros públicos y particulares que exageran con la alta velocidad. Respeto a los jóvenes y adultos que se movilizan en motos, el 70% de los accidentes que han sufrido y que han terminado con su vida han estado relacionados con severos golpes en la cabeza”, expresó.

Causas de siniestros

Las campañas de prevención redujeron la accidentalidad en Nariño en un 8%, tras indicar que en el 2017 a diferencia de 2016, 19 personas no perdieron la vida. Si bien la causa de conducción en estado de embriaguez estaba en un primer y segundo puesto, ha descendido al cuarto y quinto lugar. No obstante no dejan de preocupar los accidentes, tras recordar que mientras en el 2016 perdieron la vida 249 personas, el año anterior esa cifra se redujo a 230” (diario del sur, 2018)

En los municipios en donde se ha detectado las más alta incidencia de víctimas por accidentes de tránsito son Tumaco, Pasto, Túquerres, Mallama y Chachagüí.

Señalización

Con el proyecto Formación de hábitos, comportamiento y conductas mediante la operación de la escuela de formación en seguridad vial y movilidad sostenible en 9 municipios del departamento de Nariño, se pretende cuidar la vida de todos los actores viales.

Para la adquisición de piezas publicitarias de seguridad vial y logística para las actividades de seguridad vial, entre otras, el secretario departamental de Hacienda Ernesto Narváez manifestó que se destinaron \$40 millones.

Además sostuvo que dichos planes permitieron la formación de hábitos, comportamiento y conductas en los actores de la vía de los 9 municipios donde se encuentran ubicadas las sedes operativas de la Subsecretaría departamental de Tránsito y Transporte, en temas de normas de comportamiento en el tránsito, transporte, seguridad vial y movilidad sostenible.

Las jornadas se realizaron bajo el concepto de escuela con escenarios académicos, encuentros poblacionales y espacios de participación colectiva; en los cuales la transferencia de conocimientos jurídicos, técnicos y comportamentales se realice de forma integral y horizontal,

entre los actores de la vía, orientadores idóneos y con el apoyo de autoridades de tránsito de nivel municipal, departamental y nacional. Asimismo con el apoyo de la Secretaría de Educación Departamental, Cátedra Futuro y la Secretaría de Recreación y Deporte, entre otras.

Accidentes por motocicletas

Un informe consolidado del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) registró que de las 7.158 muertes ocurridas en el 2016 por accidentes de tránsito, 3.759 (52 %) fueron motociclistas: indica que cada día murieron 10 en promedio. Doblaron en número a los peatones, que ocupan el segundo lugar entre las víctimas fatales, con 1.858 muertos en el 2016. (Zamora, 2017)

Aunque en el primer semestre del 2017 por primera vez en los últimos años disminuyeron los motociclistas fallecidos y lesionados, su alto número de siniestros fatales siguieron a la orden del día.

Un informe preliminar del Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estableció que entre enero y junio del presente año murieron 1.470 conductores de motos (un promedio de 8 diarios), frente a 1.631 en igual periodo del 2016, es decir, bajó en un 9,9 por ciento el registro, con 161 víctimas mortales menos.

De igual forma, los lesionados disminuyeron 11,2 por ciento, al pasar de 10.890 en el primer semestre del año anterior a 9.672 en igual lapso de este año.

Pero los motociclistas se mantuvieron a la cabeza en la lista de víctimas mortales: de enero a junio del 2017 representaron casi la mitad (48,7 por ciento) del total de fallecidos en el país en accidentes de tránsito y el 57,7 por ciento del total de los lesionados por la misma causa.

El exceso de velocidad, el zigzaguo entre vehículos, no mantener la distancia de seguridad y la impericia en la conducción siguieron como las principales causas de su accidentalidad, subrayó la ANSV.

Es una accidentalidad que ha crecido también como efecto del aumento del parque automotor. Para el director de Fundación Humana y experto en urbanismo y movilidad, Ricardo Montezuma, dos de cada tres vehículos que hay actualmente en las ciudades son motos.

Según cifras del RUNT, en Colombia hay 7'251.297 motos, que representan el 55,34 por ciento del total del parque automotor registrado en el territorio. Al mismo tiempo, hay 5'513.363

motociclistas con licencias vigentes. Esto se constituye en un factor determinante para la problemática interacción entre actores de la vía.

De ahí que en concepto de Montezuma, “el peso que tienen las motos es muy fuerte en la movilidad de las ciudades, pero también en el incremento de las víctimas fatales en los últimos 5 años. Ese aumento fue del 29 por ciento, al pasar de 2.914 en el 2012 a 3.758 víctimas fatales en el 2016, según cifras de Medicina Legal.

Montezuma señala tres factores, que influyen en la accidentalidad: en primer lugar, la muy poca preparación que se tiene para conducir estos vehículos. Aquí consiguen la licencia para conducir una moto con mucha más facilidad que en otros países. En segundo lugar, falta compromiso de la industria del sector que entrega también con mucha facilidad estos vehículos; y en tercer término, no hay escuelas que enseñen a conducirlos bien.

La consecuencia es que la motocicleta ha ganado terreno en su uso y en la mayor causa de siniestralidad en la vía: la mayoría de quienes las compran las emplean como principal medio de transporte (72,5 por ciento), para otros es alternativo (4 por ciento) y hay quienes las tienen como medio de trabajo (21,6 por ciento), según estudios señalados por la ANSV.

Pero también se ha encontrado que buena parte de quienes compran la moto lo hacen sin saberla manejar o son muy jóvenes para ello. De ahí que el riesgo de accidentalidad en este tipo de vehículos es mayor. La ANSV afirma que en el último estudio sobre motociclistas, la mitad (59,8 por ciento) aprendió a conducirlos entre los 15 y los 20 años de edad y que el 15,6 por ciento lo hizo cuando tenía 14 años o menos.

La precocidad en el empleo, el mototaxi y la poca pericia en la conducción se reflejan en el hecho de que una tercera parte de los motociclistas accidentados (31 por ciento) tienen entre 15 y 24 años de edad. La mitad de los usuarios de motos (55 por ciento) que mueren en accidentes de tránsito son por choques con otro vehículo. Esto ha dejado también un 87 por ciento de lesionados, informó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Otro 18 por ciento han fallecido al colisionar contra un objeto fijo (postes, puentes, andenes, etc.) y otro 10,41 por ciento, por volcamiento. La mitad de los motociclistas o sus acompañantes (53 por ciento) han fallecido por el politraumatismo sufrido (múltiples lesiones o fracturas) y en un 33 por ciento de los casos, por trauma craneoencefálico (golpe o lesión en la cabeza y el cuello). Por lo anterior, el Ministerio de Transporte con la ANSV vienen trabajando convenios y campañas de prevención en seguridad vial con las autoridades locales y de tránsito para disminuir, en general, la accidentalidad vial en el país.

Resulta contradictorio que mientras en el departamento de Nariño se tenga una reducción significativa de accidentes y víctimas mortales, en Pasto su capital se dé un comportamiento contrario y un crecimiento preocupante que generan desconcierto. En lo corrido del año en el departamento se han producido 82 muertes con 287 accidentes, mientras en el 2016 la cifra fue de 120 muertos y 312 accidentes. En Pasto se registraron 29 muertes el año anterior y en el mismo periodo de 2017 van 40.

Preguntémonos porque ese comportamiento antagónico. Primero la Policía de Tránsito con su actual comandante, Fernando Montaña, ha mostrado firmeza con las campañas y la operatividad, sobre todo durante los fines de semana y puentes festivos, y la presencia de los uniformados con retenes en las principales carreteras, conlleva a que quienes conducen vehículos lo piensen dos veces ante de hacerlo bajo EL estado de ebriedad o infringiendo normas como el exceso de velocidad, sobrecupo o imprudencia.

Las campañas que se innovan con parodias u otros actos especiales para llamar la atención de los usuarios de las vías, si han ido generando un impacto, aún más cuando se cuenta con el respaldo del Fondo de Prevención Vial y el mismo concesionario encargado del proyecto de doble calzada Pasto-Rumichaca.

Si bien en Pasto también se ha observado el lanzamiento de constantes campañas encaminadas a mitigar los accidentes estos mecanismos parecieran ir en contravía, porque siguen en aumento de forma vertiginosa. Las razones son varias, pero la principal es el haber permitido que las calles de esta capital se inundaran de motocicletas por el mototaxismo que pese a estar declarado como ilegal de dientes para afuera, se es permisivo con su operatividad.

La Secretaría de Tránsito de Pasto argumenta que de las víctimas que dejan los accidentes este año, el 70 por ciento se movilizaban en motos. Se han reducido en 55 los accidentes que este año se contabilizan en 667, sin embargo aumentaron los lesionados con 841 heridos en el 2017 frente a 792 de 2016.

Las cifras de accidentalidad en Pasto se redujeron en el último mes, pero quizá sea porque los estudiantes estuvieron en vacaciones tanto los de colegios como universidades, cuando el flujo vehicular disminuye. Pero además de la proliferación de motos existen otras situaciones por las que en esta capital suben los accidentes, como es el caso del mal estado de la malla vial, la permanente congestión, la falta de señalización, el desorden frente al espacio público al permitir el estacionamiento irregular, los famosos piques, las denominadas motadas (masiva movilización de motos que recorren la ciudad), entre otros.

El no corregir estos comportamientos impedirá que se frene la accidentalidad y serán en vano todos los recursos que se gasten en campañas de prevención, entonces los esfuerzos tienen que ir más allá con políticas fuertes que permitan al municipio de Pasto trazar el futuro de la movilidad porque el crecimiento de la urbe conllevará a generar más problemas. Por eso es supremamente necesario que se busque una salida al tema del mototaxismo.

La Administración municipal debe centrar los esfuerzos con apoyo de instituciones regionales y nacionales en reducir la accidentalidad, pues se trata de salvar vidas de personas que de una u otra manera le aportan a la productividad de la región.

Propuesta de educación en seguridad vial

Educación vial, en materia de tránsito, son los conocimientos, hábitos y conductas que toda persona en su calidad de conductor, peatón o pasajero, debe tener para conducir, caminar o transportarse, respectivamente, de la forma más adecuada por la vía pública.

Los cinco elementos que componen el tránsito son:

- El peatón
- El conductor
- El vehículo
- Las vías
- La ley de tránsito, normas y reglamentos, autoridades

El peatón

Es la persona que transita a pie por la vía pública y no conduce ni va dentro de un vehículo. Debe tomarse en cuenta que el peatón es más indisciplinado que el conductor y no se le obliga estrictamente a obedecer las leyes de tránsito. No obstante, a falta de protección física corre mayores riesgos en la vía pública; un alto porcentaje de muertes en accidentes son peatones. Otras personas que no conducen vehículos, pero que no son peatones, son los pasajeros.

El conductor

Es la persona que conduce el vehículo automotor por el sistema vial de la localidad. Es la persona responsable del vehículo en cuanto a conducción se refiere. Un conductor debe poseer aptitudes físicas y mentales apropiadas para la conducción. Estas aptitudes deben probarse que se poseen a través de una revisión médica y un examen para la obtención de licencia de conducir. La

conducción debe realizarse con las máximas garantías de seguridad, tanto para el propio conductor, como para los peatones y los demás conductores y pasajeros, por tanto se debe observar una serie de recomendaciones útiles para la acción de conducir, como es el buen estado físico y psíquico de la persona que conduce; el buen estado del vehículo que se conduce; la observancia y respeto a las leyes, normas y reglamentos del sistema vial; y estar atento a todas las circunstancias que se desarrollen en el trayecto en que se conduce. 125

El vehículo

Es un artefacto o mecanismo considerado automotor, que circula por el sistema vial o vías públicas terrestres y está afectado por la ley de tránsito, las normas de seguridad vial, la señalización de tránsito. Puede tratarse de un vehículo de transporte público o privado, de pasajeros o de carga. El vehículo debe cumplir determinados requisitos legales, técnicos, mecánicos y eléctricos para tener derecho a circular por las vías públicas. Entre estos requisitos se encuentran: poseer un sistema de locomoción en buen estado, un sistema mecánico y eléctrico sin fallas, poseer placas, registro, documentos legales en regla, suficiente combustible, niveles adecuados de aceite, líquido de frenos, elementos de repuestos y de apoyo a situaciones de emergencia en orden, entre otros. Debe tomarse en cuenta que la vida útil de los vehículos automotores es variable, pero se puede estimar en unos siete años aproximadamente, lo que implica darle un mantenimiento adecuado.

Las vías

Son las superficies completas, abiertas a la circulación de peatones, vehículos o ambos. Pueden ser calles, avenidas, pistas, autopistas, callejones, plazas, carreteras, caminos, etc. También se pueden clasificar en urbanas y rurales, atendiendo a las características de la zona donde se encuentran. Las vías incluyen los andenes, las aceras, las cunetas, las áreas verdes y la propia calzada o el área de circulación vehicular propiamente dicha. Las vías son un elemento físico permanente que forma parte de la red vial y deben recibir un tratamiento constante de conservación y mantenimiento.

Esta tarea, para las calles y avenidas del casco urbano y caminos vecinales rurales, corresponde a las municipalidades.

La Ley de tránsito, normas, reglamentos, autoridades

Del cumplimiento fiel a las autoridades e instrumentos legales, depende en gran medida la seguridad vial. 126 Las normas y reglamentos del sistema vial son el conjunto de dispositivos, señales, procedimientos, normativas, indicaciones y sanciones que se establecen legalmente y son de estricto cumplimiento para procurar el buen funcionamiento del sistema vial. Además, las órdenes emanadas de la autoridad de tránsito, reguladoras de tráfico, inspectores y supervisores del tránsito intra-municipal deben ser acatadas, ya que ellos representan la autoridad del sistema vial de un municipio.

Para qué sirve la educación vial

La educación vial debe servir para promover el respeto a la vida, a la sociedad, a las personas, a los bienes públicos y privados y el medio ambiente en general. Y tener presente siempre los derechos y deberes de todas las personas, tanto en su calidad de peatón, como de conductor o pasajero.

Una buena campaña o esfuerzo de educación vial debe divulgar todas las disposiciones que se emiten en torno a la vialidad y el transporte público. La Alcaldía debe promover el respeto a la señalización existente y tratar de completar las señales donde no existen, según sea el caso. Se deben divulgar las medidas para prevenir accidentes y establecer los reglamentos apropiados para tratar de alcanzar rápidamente un mayor orden vial y un mayor nivel de educación vial por parte de toda la sociedad.

Elaboración de material educativo

La incorporación de la educación vial en los programas de estudio del Curriculum Escolar, de complementarse con la elaboración de material para enseñanza preescolar, en conjunto con la Junta Nacional de Jardines Infantiles y la elaboración del Manual de educación de tránsito para enseñanza básica, el cual incluye actividades específicas para que los docentes desarrollen en el aula. Sus actividades son posibles de aplicar en diversas asignaturas y/o actividades extra programáticas de los colegios.

Inclusión curricular de la seguridad vial

Se propone un cambio curricular a nivel nacional, como una estrategia que tiene como objetivo principal el “fortalecimiento de la seguridad vial en el sistema educativo”. Se deben incorporar actividades de Seguridad vial en los programas de estudio en las asignaturas de 1º a 9º básico, actualmente se trabaja en enseñanza media. Ejemplo: Ciencias Naturales, sociales y ética.

Seguridad Escolar

Desarrollar en nuestro país una cultura de prevención de riesgos y autocuidado, empezando en la escuela, se deberán hacer planes internos de mejoramiento y planes estratégicos de seguridad vial, dentro del establecimiento educativo, para atención de accidentes de tránsito. La generación de entornos seguros y el autocuidado requiere el trabajo de toda la comunidad educativa.

Se debe identificar deficiencias en la seguridad vial en el entorno (circulación interna) de los Colegios. Se propone observaciones que se deben realizar desde las perspectivas de los diferentes usuarios:

- Peatones (escolares).
- Ciclistas (escolares).
- Conductores.

Definición de roles

Para niños

Los niños actúan principalmente como peatones y pasajeros. El rol de conductor se ve sólo en las bicicletas (a medida que crecen, salen mayormente a vías públicas). La principal causa de los atropellos es la imprudencia del peatón. Énfasis requerido: prevención de comportamientos riesgosos y educación en autocuidado. La principal acción a niños de esta edad es la formación de hábitos, para ello se tendrá en cuenta:

- Características de desarrollo neuropsicológicas del niño
- Subestimación del riesgo
- Mayor impulsividad
- Estatura con poca visibilidad

- Menor visión periférica
- Motricidad reducida
- Menor agudeza auditiva

Educación en seguridad vial desde los sectores

La educación para la movilidad segura está fundamentada en un ejercicio intersectorial que permite el establecimiento de políticas integrales y que garantiza condiciones favorables para el desarrollo del proyecto. Se concibe la intersectorialidad como la intervención coordinada de instituciones representativas de más de un sector social en acciones destinadas total o parcialmente a tratar los problemas vinculados con la salud, el bienestar y la calidad de vida. En este sentido, el Ministerio de Transporte velará por formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura en los modos terrestre, marítimo, fluvial, férreo y aéreo. Al Ministerio de Salud le compete lo relacionado con las políticas sobre los determinantes de salud. En cuanto a la infraestructura, es importante que se encaminen esfuerzos desde las oficinas de Planeación y secretarías de Gobierno para optimizar las condiciones del mobiliario urbano.

La planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país estará a cargo de la Agencia Nacional para la Seguridad Vial, creada por la Ley 1702 del 2013. Esta entidad se constituye en el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno nacional en todo el territorio nacional. Por otra parte, la Policía Nacional, a través de sus cuerpos especializados y de los organismos de tránsito, cumplirá la función de aportar la información necesaria sobre las condiciones de seguridad vial, insumo fundamental para la definición de los proyectos pedagógicos. Además, prestará asistencia a la ejecución de estos proyectos y brindará apoyo técnico a los Establecimientos Educativos. Así como a nivel nacional los ministerios de Transporte, Educación, Salud y Comercio se unen en la Agencia Nacional de Seguridad Vial con el fin de darle un tratamiento integral a la problemática, a nivel territorial se ha dispuesto la creación de los comités territoriales de seguridad vial, en los cuales la intersectorialidad es una realidad.

Si bien es cierto que la movilidad segura exige el compromiso de varios sectores, es imprescindible establecer compromisos puntuales para el sector educativo. Estos compromisos se abordarán en el apartado correspondiente a la ruta para el proyecto pedagógico en movilidad segura.

Entorno, movilidad y educación

El entorno presenta unas condiciones que modifican la conducta del ser humano y las acciones que realiza para movilizarse; la disposición de los elementos que lo constituyen implica que el ser humano interprete el contexto y adopte sus acciones de acuerdo con los beneficios o las exigencias que estos presentan para la movilización.

En Colombia, los entornos rurales y urbanos exigen el uso de diferentes modos de transporte, desde buses, motos y bicicletas hasta animales, andariveles, canoas, balsas y lanchas. Esta multiplicidad de entornos, los modos y medios de transporte utilizados invitan a dinamizar la concepción de movilidad y a pensar de nuevo las implicaciones para los actores viales. Por tanto, hacer una lectura de contexto implica determinar las prioridades en conocimientos, habilidades y actitudes, identificar los mayores riesgos, su recurrencia y sus formas posibles de mitigación. Las competencias con las que cuenta el estudiante actúan en conjunto para afrontar diferentes situaciones en las cuales se desenvuelve el estudiante

En el paradigma de propiciar la velocidad de los vehículos, construir más carreteras no mejora la movilidad, pareciera que las nuevas vías “produjeran su propio tráfico” y los tiempos de viaje no se reducen en la medida esperada. A diferencia de él, el paradigma centrado en hacer eficiente todos los viajes (caminar al transporte, atravesar la zona residencial, viajar por vías secundarias, por una principal, dejar el vehículo y caminar hacia el trabajo), demuestra que el trayecto y el tiempo empleado en las vías más amplias, no representa más de la mitad del recorrido, por ello, se puede ese escaso ahorro de tiempo al ampliar una autopista, en mejorar las condiciones ambientales y de seguridad de todo el recorrido, haciendo los viajes más agradables y menos estresantes.

Sabemos que el entorno es cambiante y jamás estático. La velocidad de los vehículos, las relaciones de espacio entre los elementos que lo conforman, las interacciones inmediatas entre vehículos, personas y vías modifican permanentemente el entorno. Podemos ejemplificarlo en la manera como la autoridad regula el uso del espacio, destinado a los vehículos automotores, las

bicicletas, al desplazamiento de peatones; es así como, los espacios para desenvolverse se amplían o reducen, se modifican favorablemente o aumentan las exigencias para quien los transita. Bajo esta sucesión de modificaciones, el ser humano establece una continua secuencia de toma de decisiones en contexto, en las cuales influyen aspectos tan complejos como las emociones, la asimilación de las normas y la valoración de las consecuencias de sus actos, requiriendo para ellas una lectura e interpretación del entorno, la adaptación de los movimientos, la elección de mantener o modificar la velocidad, esforzar su capacidad de percepción, agudizar los estímulos captados por los canales perceptivos (auditivos, visuales y cenestésicos), considerar opciones y asumir una respuesta ante el panorama establecido.

Este ejercicio de toma de decisiones de los actores viales suscita un extenso análisis para tipificar conductas riesgosas en la vía, avanzar hacia una toma de decisiones consciente y regular la incidencia que tienen otros factores como la cultura. Para ello se sugiere fortalecer procesos que susciten, en lo posible, el análisis previo de las circunstancias que pueden desencadenar actos riesgosos; el peatón puede observar la velocidad de los carros, las condiciones de espacio y tiempo, las señales que orientan hacia las acciones que se deben seguir para movilizarse de manera segura.

Aquí hay una necesidad vital de la escuela: equilibrar dicha influencia social en relación con el desarrollo de procesos que favorezcan la autonomía para regularse a sí mismos y acatar las normas desde una postura reflexiva y consciente. En este sentido es vital crear condiciones en las cuales se desarrolle el pensamiento crítico para que el estudiante decida cuáles van a ser sus acciones en el espacio público desde el ejercicio genuino de su autonomía.

Las acciones y actividades realizadas en la escuela deben desarrollar en el estudiante la identificación de los elementos dispuestos en el entorno, las exigencias de estos y adaptación de los movimientos y desplazamientos a las condiciones, la identificación de los variados estímulos sensoriales y el aumento en la velocidad de reacción y capacidad de respuesta ante ellos. El niño en su desarrollo escucha los sonidos y actúa de conformidad con la intencionalidad de estos. Esta respuesta en principio es lenta, lo que se considera una dificultad para la seguridad en el momento de movilizarse en el espacio público.

Contribución a la movilidad segura desde la formación para la ciudadanía

La articulación entre la política pública sobre seguridad vial y la política educativa existente acerca de la formación para la ciudadanía se traduce en la construcción de espacios pedagógicos en los que las niñas, niños, adolescentes y jóvenes desarrollen las competencias necesarias para el ejercicio de la ciudadanía y de los derechos humanos, se formen como sujetos críticos que intervengan activamente y sean corresponsables en la construcción de acuerdos, normas y ambientes democráticos respetuosos de la vida y de lo público.

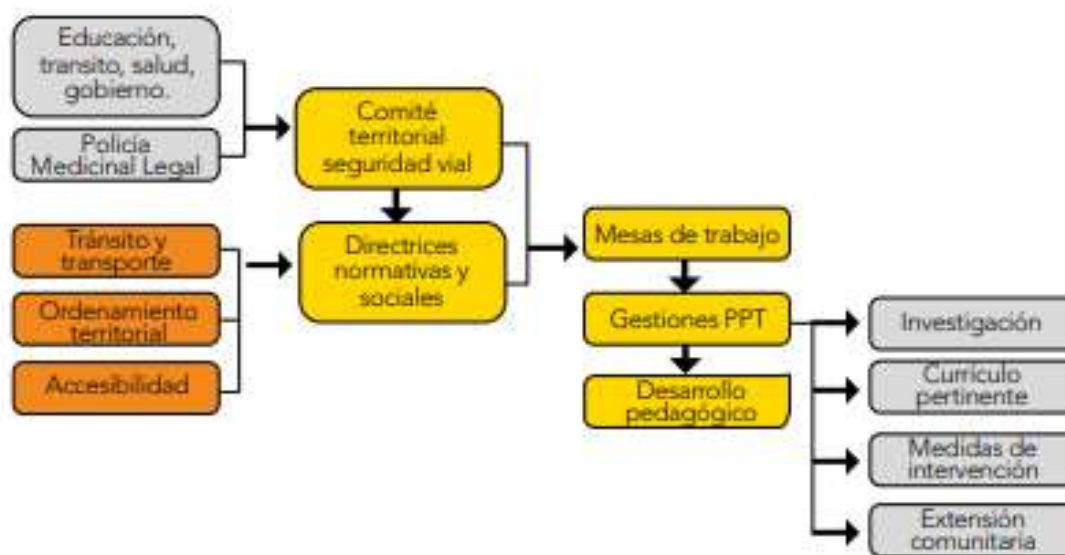
La propuesta de la Educación para la Movilidad Segura pretende que los sujetos reconozcan plenamente sus derechos y las responsabilidades que implican el uso y disfrute del espacio público. En esta línea se sugiere que las competencias ciudadanas promuevan el reconocimiento del valor de lo público en el ejercicio de una ciudadanía.

Para que todo esto sea posible, es importante que la escuela favorezca no solo la actuación responsable en el espacio público de acuerdo con el contexto, sino que promueva la movilización bajo criterios de seguridad, solidaridad y sostenibilidad, el desarrollo de procesos de sensibilización que permitan modificar hábitos y comportamientos de riesgo, la participación en la formulación de acuerdos de convivencia, la reflexión y toma de conciencia desde una ética del cuidado, así como la reflexión sobre las posibles consecuencias que nuestros actos tienen para nosotros mismos y para los demás.

Responsabilidades de los Establecimientos Educativos

Las propuestas en Educación para la Movilidad Segura se concretan en los Establecimientos Educativos, por lo cual son estos los que deben orientar su labor educativa bajo las siguientes consideraciones: Consultar las directrices del comité territorial de seguridad vial. Conformar al inicio del año escolar mesas de trabajo en los establecimientos educativos en las que participen estudiantes, docentes, directivos, administrativos y padres de familia.

Figura 1



Fuente: Agencia nacional seguridad vial.

Planes estratégicos de seguridad vial en los colegios.

Un Plan Estratégico de Seguridad Vial¹ es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se llevan a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas. Los componentes de intervención del plan son:

- Comportamiento humano
- Vehículos seguros
- Infraestructura segura
- Atención a víctimas

Las etapas de implementación del plan son:

- Conformación del equipo de trabajo
- Diagnóstico
- Elaboración del PESV
- Implementación del PESV
- Seguimiento y evaluación

Gestión académica

Los procesos que se adelantan desde la gestión académica invitan a una constante toma de decisiones sobre los aprendizajes de los estudiantes, su pertinencia, su impacto social y académico, las prácticas pedagógicas, la gestión en el aula, el seguimiento a los aprendizajes y los procesos desarrollados. Por ser esta área la encargada del “diseño curricular, prácticas pedagógicas institucionales, gestión de clases y seguimiento académico”, se considera indispensable laborar desde ella para el desarrollo del Proyecto Pedagógico Transversal en movilidad segura.

La movilidad segura por ser un proyecto de alto impacto propende a la seguridad de los estudiantes. Utilizando las competencias matemáticas se puede indagar por medio de encuestas entre los estudiantes y sus familias acerca de las rutas más frecuentes hacia el colegio. Que en ellas establezcan de manera gráfica los puntos críticos de ascenso y descenso de los transportes y los tramos de mayor congestión del tránsito vehicular en su desplazamiento.

Con base en el análisis realizado se deberán coordinar actividades para que con la orientación de los padres o acudientes, los conductores de los vehículos de transporte de estudiantes y, sobre todo, de los profesores, se convoquen jornadas pedagógicas a las que asistirán los estudiantes, los padres de familia o acudientes; se convoque también de manera abierta los miembros de la comunidad vecina al establecimiento educativo, para determinar de manera conjunta las soluciones pedagógicas, de disminución del tráfico y reducción de la velocidad y de cultura ciudadana para prevenir accidentes en las rutas de los estudiantes al colegio

Figura 2

Área de Gestión	Gestión y Proceso	Componente
Académica	<p>Diseño pedagógico</p> <p>¿Qué van a aprender los estudiantes en el PPT en movilidad segura?</p> <p>¿En qué momento?</p> <p>¿Qué progresión curricular tendrá?</p> <p>¿Con qué recursos contarán?</p> <p>¿Qué forma de evaluar y seguimiento se debe establecer?</p>	<p>Plan de estudios: articulación de los estándares básicos de competencias y las orientaciones con las metas de formación en movilidad segura.</p> <p>¿Qué enfoques metodológicos se proponen?</p> <p>¿Qué recursos para el aprendizaje?</p> <p>¿En qué momentos de la jornada escolar?</p> <p>¿Qué tipos de evaluación se deben establecer para hacer seguimiento?</p>
	Prácticas pedagógicas: actividades conducentes al desarrollo de las competencias ciudadanas en relación con los ejes de MS.	Opciones didácticas de las áreas, asignaturas y PPT. Uso articulado de los tiempos y recursos para el aprendizaje.
	Gestión de aula: concreción de acciones de enseñanza y aprendizaje en el aula de clase.	Relación y estilo pedagógico, planeación de clases y evaluación en el aula.
	Investigación: generación de conocimiento en áreas y temas de importancia para el desarrollo de la educación vial.	Producir conocimiento sobre problemas relacionados entre el proceso educativo y la adquisición de competencias para la movilidad segura.
	Seguimiento académico: Definición de acciones a partir de los resultados identificados en las actividades propuestas y en términos de pertinencia de la información recibida.	Pertinencia de la formación, relación de los aprendizajes con la problemática identificada, vinculación de la comunidad, Entidades Territoriales Certificadas.

Figura 3

Área de Gestión	Gestión y Proceso	Componente
De la comunidad educativa	Gestión de la comunidad: relación de la institución con la comunidad, así como de la participación y la convivencia, la atención educativa a grupos poblacionales con necesidades especiales bajo una perspectiva de inclusión y prevención de riesgos.	Inclusión: atención apropiada y pertinente que responda a las expectativas y necesidades de los estudiantes, independientemente de su situación personal, social y cultural. ...adecuación de espacios escolares, según norma de accesibilidad.
		Proyección a la comunidad: apoyo a la comunidad en el bienestar del estudiante, reflejado en un tránsito y movilidad seguros dentro y en los espacios aledaños al colegio. Salidas, Entidades Territoriales Certificadas.
		Participación y convivencia: "Contar con instancias de apoyo a la institución educativa que favorezcan una sana convivencia, basada en el respeto por los demás" (meta de formación).
		Prevención de riesgos: estrategias para prevenir posibles riesgos que pueden afectar el bienestar de la institución, entre ellas, las relacionadas con la MS.
Directiva	Relaciones con el entorno: Aunar y coordinar esfuerzos entre el establecimiento y otros estamentos para cumplir su misión y lograr los objetivos específicos del PEI y el plan de mejoramiento.	Comités de seguridad, asistencias técnicas.

Alternativas metodológicas

Para la implementación de las orientaciones en movilidad segura, se sugieren al maestro diferentes alternativas metodológicas que favorezcan la implementación de este referente en relación con las condiciones y características del establecimiento educativo.

Talleres

Esta estrategia de trabajo colaborativo se caracteriza porque, desde una perspectiva polémica y no temática, articula diferentes posibilidades disciplinares en un ámbito de reflexión y acción desde un ejercicio multidisciplinario en el cual es posible vincular el conocimiento de las diferentes áreas con el contexto de los participantes, teniendo en cuenta sus experiencias y conocimientos. La articulación entre los saberes disciplinares, los pre saberes de los estudiantes y la práctica se convierte en un elemento que a partir del análisis favorece la generación de hipótesis en relación con el problema abordado en el taller, a fin de alcanzar un nivel comprensivo del problema y posibles vías de implicación en su solución.

Los talleres, por el diálogo que se propicia en ellos, son un medio adecuado para contrastar comportamientos y conductas en el tráfico. Es por ello que al utilizar esta alternativa metodológica la comprensión sobre el comportamiento ante un riesgo y su incidencia sobre la seguridad, o el planteamiento de dilemas morales con respecto a la valoración propia que se hace de la seguridad, el respeto a las normas y la vulnerabilidad, son temas de mucha relevancia porque permiten sacar conclusiones concertadas, técnicamente soportadas y que generan un sentido de grupo alrededor del concepto elaborado en conjunto.

Apoyar los talleres con conferencias o testimonios de agentes externos, los cuales se pueden involucrar activamente en la discusión, pero permitiendo, a través de una guía adecuada, que los estudiantes lleguen al reconocimiento de las conductas, actitudes y hábitos adecuados para asumir y resolver el dilema planteado.

Centros de interés

Esta estrategia supone el reconocimiento de las características de la comunidad educativa, el contexto sociopolítico de la institución, las bases culturales de los actores educativos y los intereses y necesidades de los estudiantes. Desde una perspectiva interdisciplinaria se abordan problemáticas sociales, motivadoras y de actualidad.

Esta propuesta metodológica, además de apostar por el desarrollo de capacidades de tipo cognitivo y motriz, promueve el desarrollo de capacidades relacionada con el equilibrio personal, las relaciones interpersonales y la actuación social, motivo por el cual es indispensable que el

establecimiento educativo promueva el desarrollo de valores relacionados con la problemática por trabajar.

Para la creación de los centros de interés es determinante que los maestros de las diferentes áreas determinen qué objetivos de aprendizaje se pueden cumplir al abordar la problemática seleccionada. Adicionalmente, se requiere identificar la organización de actividades que se articularán con los contenidos de las diferentes áreas del saber, a fin de determinar cuáles son los medios y recursos más adecuados para facilitar el aprendizaje de los alumnos, adoptar las decisiones sobre la organización de los espacios y tiempos escolares, fijar los tiempos de trabajos entre niveles o grupos de estudiantes, planificar los posibles procesos de construcción participativa y definir las formas de evaluación.

Los centros de interés rompen con la delimitación epistemológica desde lo disciplinar que se refuerza curricularmente mediante asignaturas, para dar lugar al abordaje de necesidades radicalmente humanas, a saber: vivir con otros, preservarse, conservar el medio natural y soportar la condición de finitud, problemáticas de naturaleza eminentemente transversal. Los centros de interés modifican la estructura escolar, para abordar concepciones más globalizantes de los contenidos escolares, por ejemplo la nutrición, un tema transversal que incluye el conjunto de valores, actitudes y comportamientos que deben ser trabajados en los distintos periodos y grados escolares.

La programación por centros de interés exige agrupar los conocimientos culturales en torno a un tema central, elegido en función de los intereses y necesidades de los estudiantes. Una vez definidos los centros de interés en torno a los cuales se organizarán los contenidos más relevantes para los estudiantes, los docentes deberán construir un esquema para visualizar la distribución de estos en los distintos grados y grupos, de manera que se perciba la estructura y coherencia en el proceso formativo.

Un centro de interés que desde la movilidad segura permite la articulación de las diferentes disciplinas del conocimiento para atender un requerimiento social apremiante es la apreciación de las normas de regulación del tránsito como mecanismos de protección del derecho a la vida, a la movilidad y la seguridad vial.

Para ello se estructura un proyecto en el cual desde el aula de clase se analizan las condiciones de movilidad, ¿son o no adecuadas?, ¿incluyen a todos?, ¿son concertadas y aceptadas por todos?, ¿están claramente informadas qué consecuencias acarrea su infracción? La discusión

sobre ellas hasta llegar a definir la señalización adecuada y plantear medidas de control para su acatamiento son procesos que involucran conocimientos, habilidades y otras competencias que se van formando.

Los proyectos de aula

Esta es una estrategia que favorece la integración de conocimientos, mecanismos y destrezas de los estudiantes para resolver múltiples situaciones, propiciando el desarrollo de competencias científicas, ciudadanas y comunicativas.

Entre los principales aspectos por destacar, el reconocimiento de saberes previos e intereses de los estudiantes es un elemento determinante para organizar el proyecto de aula de forma que atienda las necesidades que se presentan en el contexto y que son significativas para los estudiantes

Es importante precisar que esta alternativa metodológica compromete a cada uno de los participantes (docentes y estudiantes) en su desarrollo e implica la flexibilización de las actividades en la medida que estas surgen como respuesta a necesidades reales y ritmos de aprendizaje.

De la misma manera, los saberes contruidos, producto del proyecto de aula, pueden ser tan diversos y significativos (la escritura, la fotografía, los registros audiovisuales, la producción de material didáctico/divulgativo) que es necesario desarrollar un proceso que permita reconocer las transformaciones que se presentan durante el proceso.

Algunos de los proyectos de aula posibles a partir de la lectura de contexto pueden ser la accesibilidad al medio físico o el transporte, el desarrollo de la pericia acorde con el modo de transporte utilizado, al reconocimiento, desde las diferentes disciplinas del conocimiento, de cómo sus preceptos inciden en la seguridad.

Proyecto para patrulleros escolares

El objetivo central de este proyecto consiste en crear una patrulla escolar y así establecer las actividades para instalar dispositivos de seguridad vial a la entrada y salida de instituciones educativas en horario y zonas de alto riesgo de accidentalidad por medio de los patrulleros

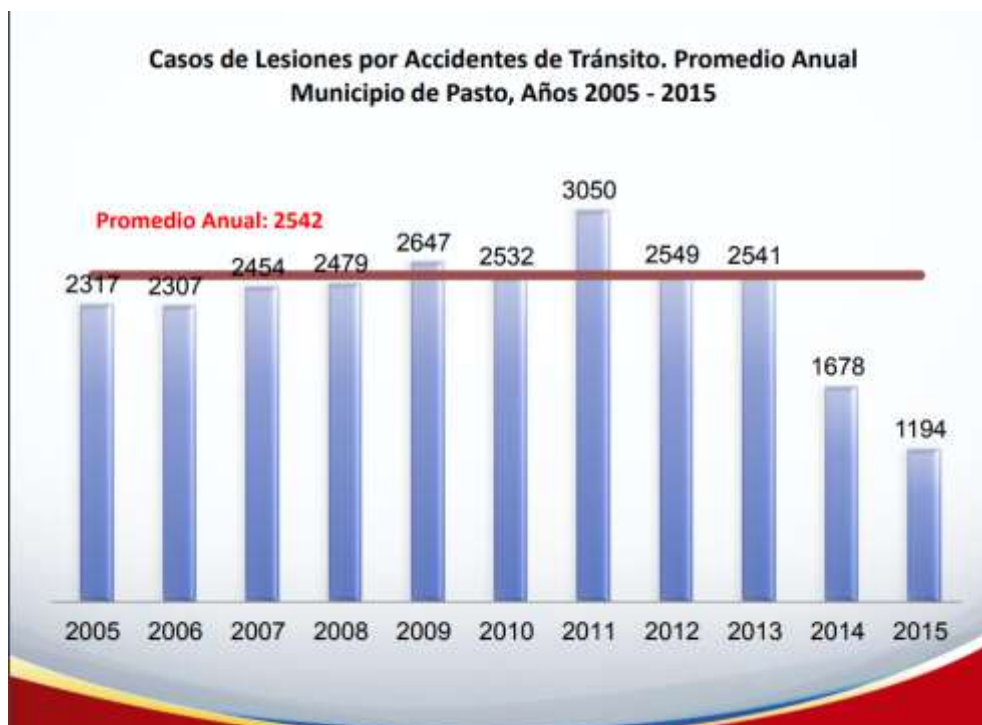
escolares. La población beneficiada será la comunidad en general, especialmente la educativa con el desarrollo del proyecto de patrulleros escolares.

La metodología está basada en dos fases: la fase teórica y la fase práctica (o de campo). La fase teórica estará implementada por clases magistrales que abordaran la temática fundamental del Código Nacional de Tránsito. Además la previa formación (capacitación) de los estudiantes se realizará a través de la expresión lúdica y pedagógica frente al espacio público y el valor de la vida, motivando la reflexión de los jóvenes en relación con la norma y la ciudad.

Por otra parte la fase práctica, consiste en la organización de los integrantes del proyecto, la capacitación de patrulleros por el coordinador y la iniciación de la patrulla escolar en actividad de control peatonal en la PROPUESTA EDUCATIVA; PATRULLA ESCOLAR, institución educativa. Los resultados esperados de esta propuesta son: la formación de la norma como valor (estudiantes), el acatamiento colectivo frente a la organización del tránsito, la prevención de accidentalidad, la legitimación de la organización juvenil por parte de los conductores, peatones (comunidad) e instituciones del municipio.

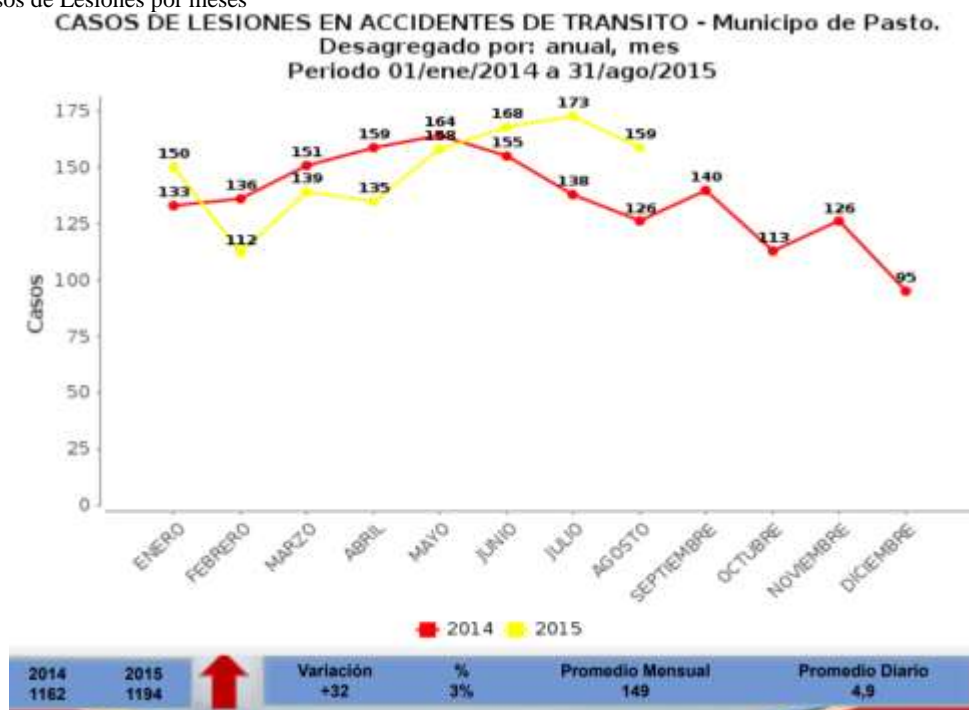
Tablas y estadísticas

Tabla 1 Casos de Lesiones por Año



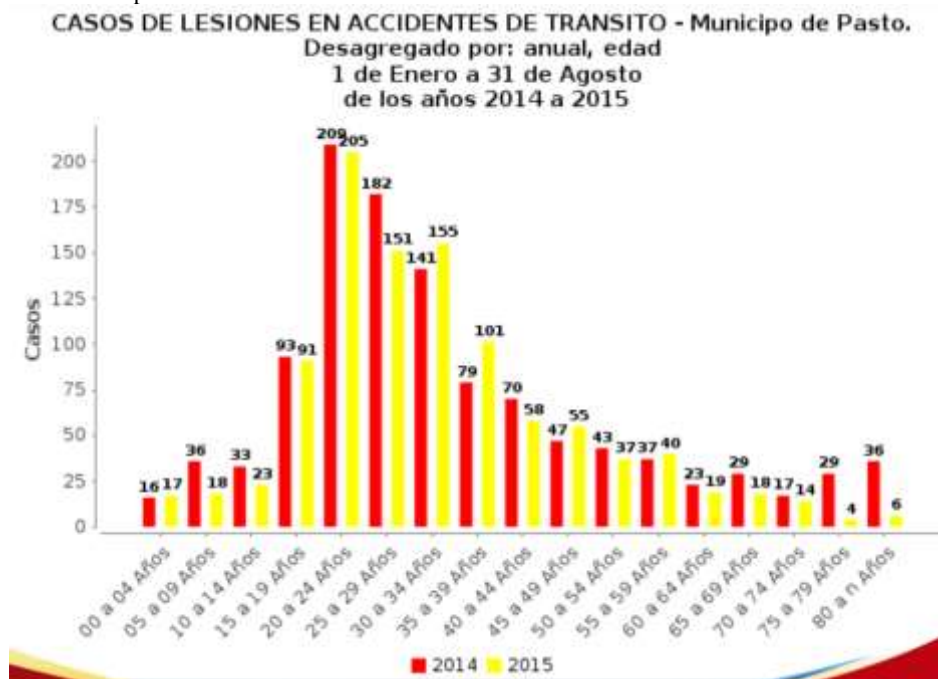
Fuente: Observatorio del delito.

Tabla 2 Casos de Lesiones por meses



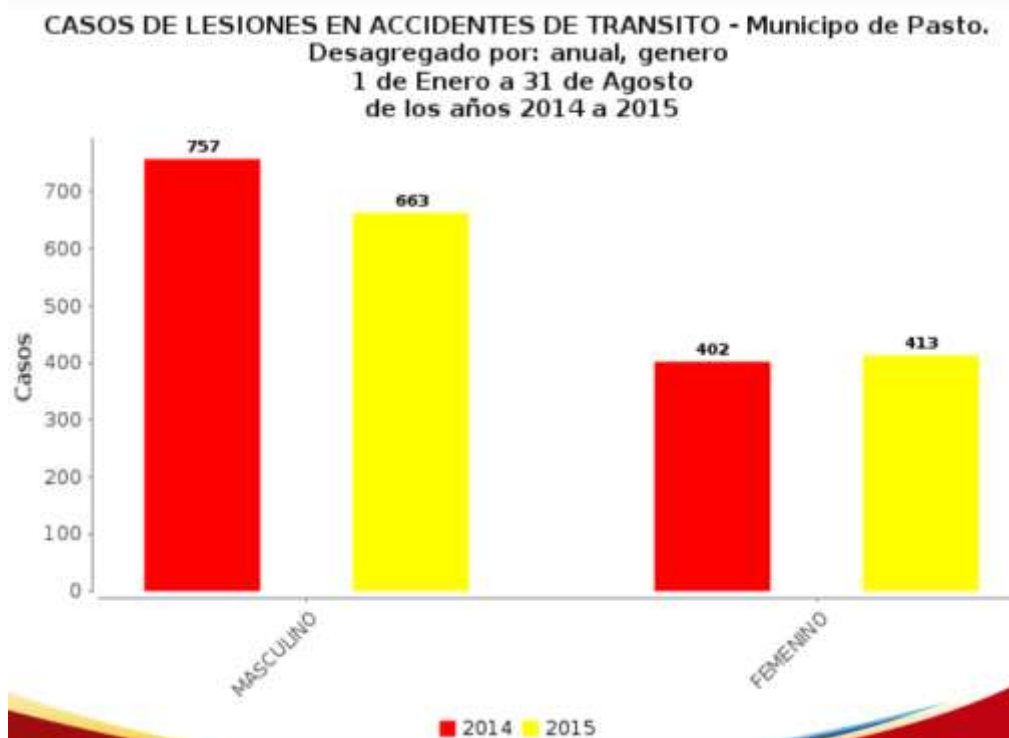
Fuente: Observatorio del delito.

Tabla 3 Casos de Lesiones por Edad



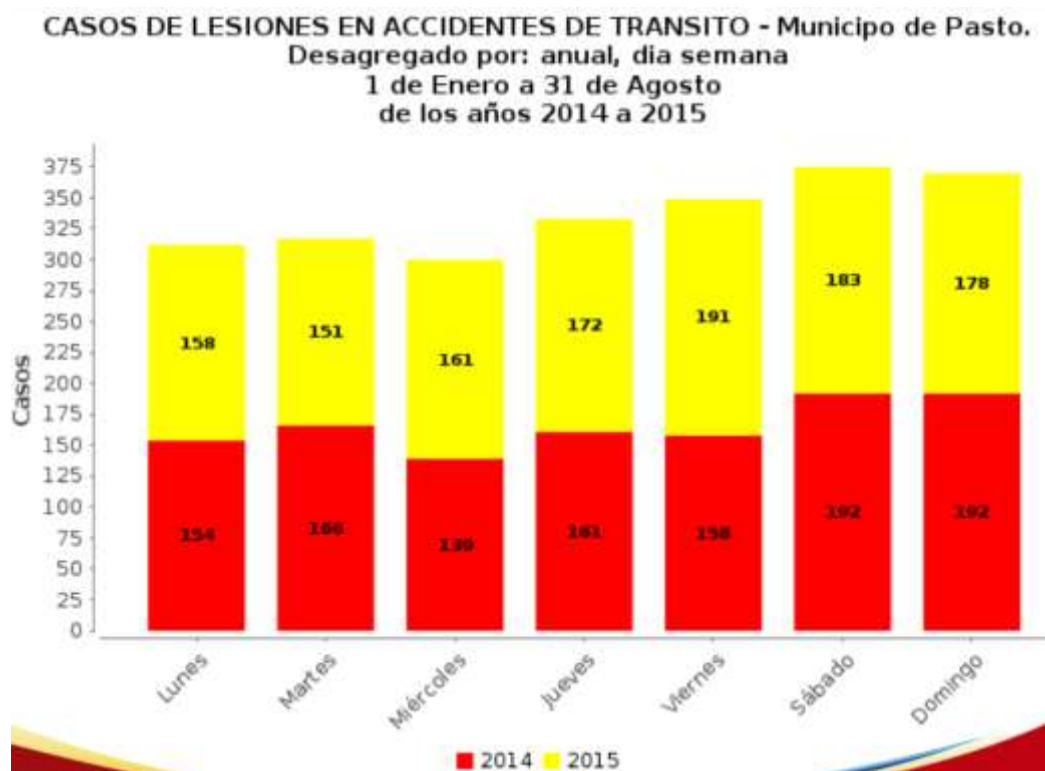
Fuente: Observatorio del delito.

Tabla 4 casos de lesiones por género.



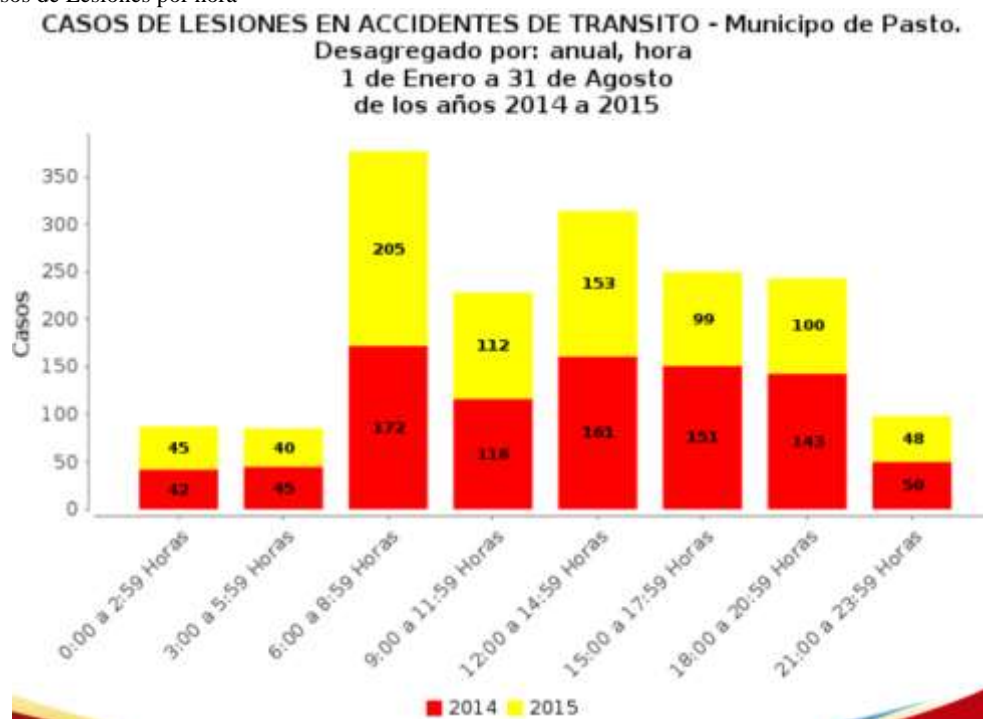
Fuente: Observatorio del delito.

Tabla 5 Casos de lesiones por día.



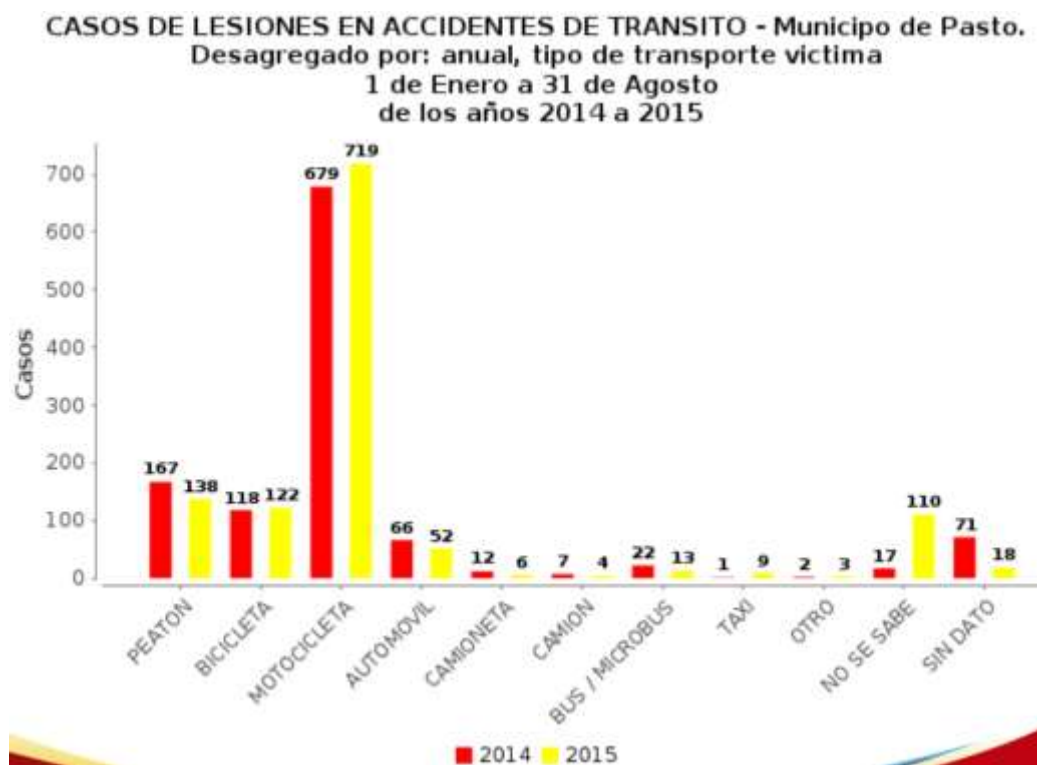
Fuente: Observatorio del delito.

Tabla 6 Casos de Lesiones por hora



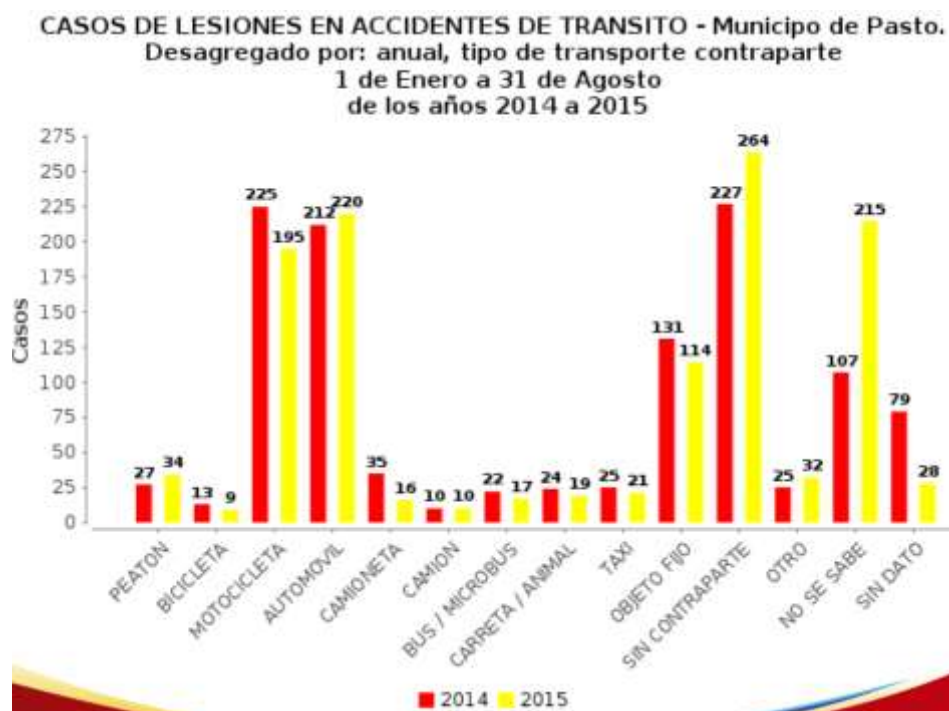
Fuente: Observatorio del delito.

Tabla 7 Casos de Lesiones por Tipo transporte



Fuente: Observatorio del delito.

Tabla 8 Casos de lesiones por Transporte Contraparte



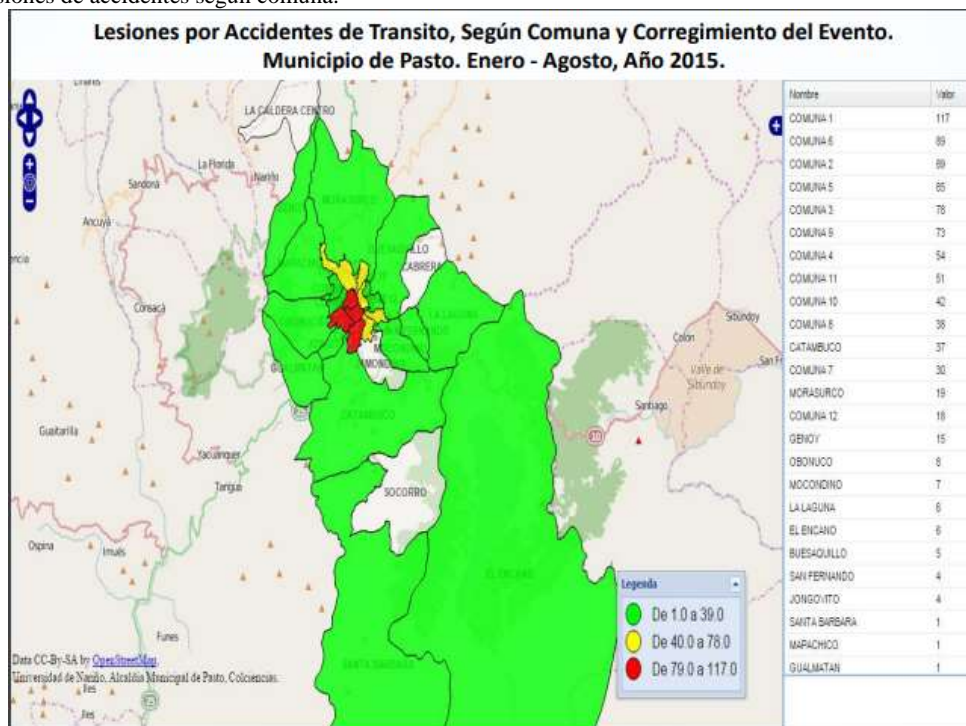
Fuente: Observatorio del delito.

Tabla 9 Lesiones por accidente según barrio



Fuente: Observatorio del delito

Tabla 10 lesiones de accidentes según comuna.



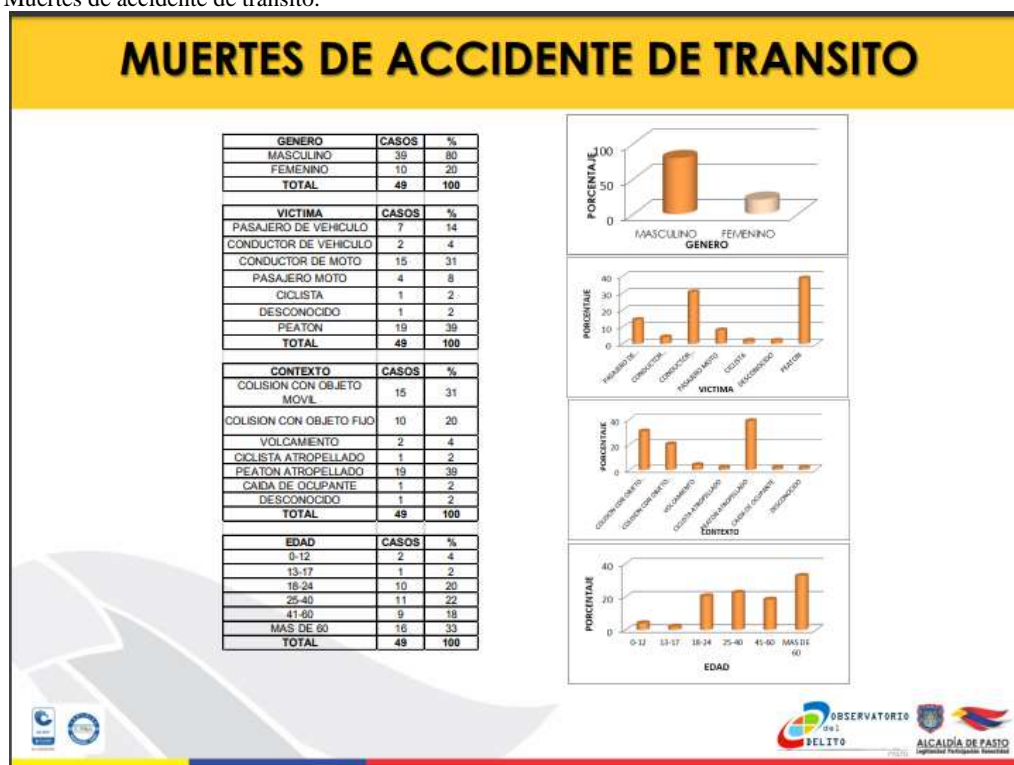
Fuente: Observatorio del delito

Tabla 11 Comparativa año 2016 - 2017



Fuente: Observatorio del delito

Tabla 12 Muertes de accidente de tránsito.



Fuente: Observatorio del delito

Marco conceptual

Accidente de tráfico, de tránsito, accidente vial, accidente automovilístico o siniestro de tráfico

Es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritaria o generalmente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un pasajero o de un peatón, pero en muchas ocasiones también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, a condiciones ambientales desfavorables y a cruce de animales durante el tráfico o incluso a deficiencias en la estructura de tránsito (errores de señaléticas y de ingeniería de caminos y carreteras). (Chicana, s.f.)

Comunidad

Es un grupo o conjunto de individuos, seres humanos, o de animales (o de cualquier otro tipo de vida) que comparten elementos en común, tales como un idioma, costumbres, valores, tareas, visión del mundo, edad, ubicación geográfica (un barrio por ejemplo), estatus social y roles.

Peatón

Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos de uso público o privado, que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor

Seguridad vial

Es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

Movilidad

La movilidad es un concepto relacionado con las personas que se desplazan, teniendo en cuenta que ello representa el ir de un lugar a otro. La movilidad se utiliza para expresar la facilidad de desplazamiento o como forma de medición de los propios desplazamientos (pasajeros-km, medios de transporte, número de viajes, distribución modal de los viajes, número de trabajadores por vehículo estacionado en el recinto de la empresa o particular de los trabajadores, etc.).

Auditorías de seguridad vial

Es el procedimiento sistemático por el que un profesional cualificado e independiente comprueba las condiciones de seguridad de un proyecto de una carretera nueva, de una carretera existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la seguridad de la vía o a los usuarios. Mediante las auditorías se pretende garantizar que las carreteras, desde su primera fase de planeamiento, se diseñan con los criterios óptimos de seguridad para todos los usuarios, verificando que se mantienen dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción, puesta en servicio de la misma y su vida posterior. (Pozuelo, 2011)

Hechos de/asociados al tránsito

Evento generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, precedido de conductas irreglamentarias, acciones u omisiones de uno o varios de los intervinientes ”

Mercadotecnia social

Es el uso y principios de la mercadotecnia con el fin de crear conciencia sobre un tema específico, lograr la aceptación de una conducta deseada y modificar el comportamiento para el beneficio individual, grupal o comunitario. Las estrategias de mercadotecnia se dirigen hacia las personas que desean o necesitan cambiar o mejorar un comportamiento o cuyo comportamiento pone en riesgo su calidad de vida, bienestar y seguridad individual y colectiva e intentan influenciarlas para aceptar, adoptar, modificar o abandonar una conducta determinada. (Secretaría de Salud. Dirección General de Promoción de la Salud. 2010)

Movilidad reducida

Persona que debido a una discapacidad física, psíquica o sensorial, bien de forma permanente o temporal, confluente alguna circunstancia excepcional, que le impide el desarrollo normal de su capacidad de movilidad y desplazamiento. Engloba los siguientes grupos: personas que se desplazan permanentemente en sillas de ruedas, personas con dificultades de tipo sensorial (visión, audición, habla), personas con ausencia de movilidad funcional (amputación o artritis en algún miembro de su cuerpo), personas con enfermedades cardíacas o respiratorias, personas mayores, personas con discapacidades temporales (avanzado estado de gestación, miembros escayolados, 22 desplazamiento con carros de bebé o grandes maletas o bolsas). (Senín, 2004)

Organismos de tránsito

Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción. (Código Nacional de Tránsito, 2002)

Persona en condición de discapacidad

Es una situación heterogénea que envuelve la interacción de una persona en sus dimensiones físicas o psíquicas y los componentes de la sociedad donde se desarrolla y vive. Incluye un sinnúmero de dificultades, desde problemas en la función y estructura del cuerpo, pasando por limitaciones en la actividad o en la realización de acciones y tareas, hasta las restricciones de un individuo con alguna limitación en la participación de situaciones de su vida cotidiana. (Padilla, 2010)

Plan de seguridad vial

Es un conjunto de acciones coordinadas entre sí, tanto en su dimensión vertical (entre los distintos niveles de la administración estatal, regional, provincial y municipal) como horizontal (entre ministerios, regiones o provincias o entre agentes privados o sociales) con el objetivo de alcanzar una meta común. Esta implica una planificación a medio-largo plazo, que ayuda a priorizar las actuaciones que ofrezcan la mayor efectividad y la mejor relación coste-efectividad. (Monclús, 2007)

Rehabilitación psicosocial

Es el proceso de cambio de una disfunción ocupacional a lo largo de la vida de la persona afectada de trastorno mental hacia el desempeño ocupacional dentro de su entorno comunitario, en una cultura predeterminada. (Mazorra, 2004)

Seguridad vial

Es el producto o resultado de una serie de intervenciones sistémicas en diferentes niveles o ámbitos (normativo, informativo, formativo, educativo, técnico, tecnológico y de investigación) de forma inicial y permanente, que incide sobre la propia sociedad y sobre los medios relacionados con la movilidad, con el fin de mitigar y/o prevenir y/o eliminar los accidentes de tránsito que causan daños materiales, lesión o muerte a los actores de la vía. (Sánchez, 2003)

Tráfico calmado

Es la combinación de medidas físicas, principalmente, que reducen los efectos negativos del uso del vehículo automotor y alteran los comportamientos de los conductores, mejorando las condiciones de los usuarios de la vía no motorizados. (Ewing, 1999)

Víctima

Se entiende por víctima, la persona que ha sufrido daño en su integridad física como consecuencia directa de un accidente de tránsito, un evento terrorista o una catástrofe natural. (DECRETO 3990 DE 2007)

Marco legal

- Norma ISO 39001 – Sistema de gestión de Seguridad Vial (SV) Visión Cero con la norma ISO 39001
- Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito
- La seguridad vial en la Región de las Américas. Washington, DC : OPS, 2016.
- La Organización Panamericana de la Salud pide mejorar la legislación sobre seguridad vial para reducir los traumatismos y muertes causados por el tránsito

A nivel Nacional la base principal es la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, el cual se ejerce en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito CAPITULO I, Artículo 1° de la ley 1383 de 2010. (Fondo de Prevención Vial, 2010).

La Ley 361 de 1997 y Decreto 1660 de 2003 nos proporciona el conocimiento necesario para entender de mejor manera el desarrollo de la investigación, tales como: Accidente de tránsito, alcoholemia, autopista, calzada, bus, bicicleta, carretera ,carril, colisión, conductor, glorieta, marcas viales, paso peatonal, etc. La seguridad vial es la base de esta investigación por lo que en el para su cumplimiento es necesario el cumplimiento régimen normativo apoyados en Las autoridades de tránsito las cuales velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Artículo 7°. Trabajando de manera paralela con los Todos los Centro de Enseñanza Automovilística Artículo 12.

Igualmente es necesario conocer la Ley 1503 DE 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

DECRETO 2851 DE 2013 RESOLUCIÓN 1565 DE 2014: por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19.

RESOLUCIÓN 1565 DE 2014 Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial

Marco espacial

El Ministerio del interior reconoció la participación ciudadana en la formulación del Plan de Desarrollo del Municipio de Pasto “Pasto Educado Constructor de Paz”, para el periodo 2016 – 2019, del doctor Pedro Vicente Obando Ordoñez y su equipo de gobierno.

En el Plan de Desarrollo de la Alcaldía Municipal de Pasto: capítulo 2. Marcos de referencia del desarrollo municipal de pasto artículo 11. Articulación plan de desarrollo municipal “pasto educado constructor de paz” 2016 – 2019 con el plan nacional de desarrollo “todos por un nuevo país” 2014 – 2018, confirma que mediante Ley 1753 de junio 9 de 2015, el Congreso de la República de Colombia, aprueba el Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018 “Todos por un nuevo país”, el cual tiene como objetivo “construir una Colombia en paz, equitativa y educada, en armonía con los propósitos del Gobierno Nacional, con las mejores prácticas y estándares internacionales y con la visión de planificación, de largo plazo prevista por los objetivos de desarrollo sostenible”, soportado en tres pilares fundamentales: paz, equidad y educación, donde se plantean cinco estrategias transversales: Competitividad e Infraestructura Estratégicas, Movilidad Social, Transformación del Campo, Seguridad, Justicia y Democracia para la construcción de la Paz.

Adicionalmente, para establecer y definir las prioridades de la gestión y el desarrollo territorial, se incorporan seis estrategias regionales: Caribe; Eje Cafetero y Antioquia; Centro Oriente y Distrito Capital de Bogotá; Pacífico; Llanos Orientales y Centro Sur Amazonía. El municipio de Pasto hace parte de la estrategia regional Pacifico

Los cinco pactos de la plataforma política del Programa de Gobierno de la presente administración, se constituyen en los pilares fundamentales del Plan de Desarrollo del Municipio de Pasto vigencia 2016-2019 y se articulan en las cuatro dimensiones propuestas por el Departamento Nacional de Planeación, así:

- Pacto por los derechos sociales con la dimensión social
- Pacto por la seguridad, convivencia y paz con la dimensión institucional
- Nuevo pacto con la naturaleza con la dimensión ambiental
- Pacto por un desarrollo económico local incluyente con la dimensión económica
- Pacto por un gobierno abierto y participativo con la dimensión institucional

Estos se constituyen en los referentes estratégicos del plan e incorporan en cada uno de ellos, los sectores o rutas especializadas propuestas por el DNP, adaptadas al contexto territorial del municipio.

Para el caso de nuestra investigación tenemos que revisar el pacto por la convivencia, la seguridad y la paz, se alinea con la estrategia transversal nacional: Seguridad, justicia y democracia para la construcción de la paz; en la medida en que promueve relaciones incluyentes y pluralistas, expresadas en programas que buscan contribuir a la promoción, protección y respeto por los derechos humanos en todo el municipio, tales como: derechos humanos, seguridad, convivencia y justicia para la paz.

El plan de desarrollo municipal “PASTO EDUCADO CONSTRUCTOR DE PAZ” 2016 – 2019 se articula con el plan participativo de desarrollo departamental “NARIÑO CORAZÓN DEL MUNDO” 2016 - 2019, dando cumplimiento con lo estipulado en la Ley 152 de 1994, avanza hacia un propósito común entre los gobernantes, local y departamental. El municipio de Pasto, se ubica político- administrativamente en la subregión centro del departamento de Nariño.

Tabla 13 Articulación Municipal - Departamental

PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL “PASTO EDUCADO CONSTRUCTOR DE PAZ” 2016 – 2019	BASES DEL PLAN PARTICIPATIVO DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL “NARIÑO CORAZÓN DEL MUNDO” 2016 – 2019
FUNDAMENTO POLITICO IDEOLÓGICO – ESTRATEGIAS TRANSVERSALES	PILARES
Dignificación de la política y Gobernanza democrática	Gobierno abierto
Desarrollo endógeno	Economía colaborativa
Desarrollo armónico entre lo urbano y lo rural	Innovación social
ENFOQUES	
Desarrollo humano sostenible	Desarrollo humano sostenible
Poblacional, diferencial y equidad de género	Poblacional diferencial
Ciudad región	Territorial intercultural
Garantías y goce efectivo de derechos	Cierre de brechas
Gobernanza democrática	Enfoque de gobernanza multinivel
PACTOS	EJES ESTRATEGICOS
Pacto por los derechos sociales	Equidad e inclusión social
Pacto por la seguridad, convivencia y paz	Paz, seguridad y convivencia
Nuevo pacto con la naturaleza	Sostenibilidad ambiental
Pacto por un desarrollo económico local e incluyente	Desarrollo integral
Nuevo pacto con la naturaleza y pacto por un desarrollo económico local e incluyente	Infraestructura y conectividad
Pacto por un gobierno abierto y participativo	Gobernabilidad

Plan de desarrollo Municipal, página 24

Para fortalecer estrategias y disminuir los índices de mortalidad por accidentes de tránsito, La Alcaldía Municipal de Pasto, expidió el Decreto 0630 del 12 de Septiembre de 2012 creando el CONSEJO LOCAL DE SEGURIDAD VIAL, con base en la ley 1450 del 2011 y en la

Resolución No 001282 del 30 de marzo del 2012 por la cual el Ministerio de Transporte adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Las funciones del Consejo de Seguridad Vial son entre otras: aprobar la política pública de Seguridad Vial, aprobar el Plan Municipal de Seguridad Vial y promover la investigación científica en temas de Seguridad Vial. Este consejo cuenta a su vez con un Comité Técnico de Seguridad Vial, conformado por integrantes del Consejo Municipal de Seguridad Vial.

La Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal de Pasto en virtud de las facultades conferidas en la Ley 769 del 6 de agosto del 2002 ha expedido decretos para restringir el tránsito de vehículos automotores en el Municipio de Pasto. Estas medidas buscan ordenar el tránsito por las vías públicas del centro de la ciudad, agilizar la movilidad en distintas zonas en pro de minimizar el riesgo de accidentalidad.

En el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) 2015-2027 del Municipio de Pasto se incluye la Seguridad Vial dentro de su estructura, teniendo en cuenta la implementación de planes de Seguridad Vial. Es así como se encuentran dentro del POT los siguientes artículos, que dictan lineamientos basados en programas para mejorar la Seguridad Vial de Pasto.

ARTICULO 16 Planes, Programas y Proyectos de Ordenamiento Territorial: Programa de Movilidad y Accesibilidad Segura.

ARTICULO 115 Plan de Seguridad Vial: con el fin de garantizar la seguridad a nivel peatonal y vehicular y reducir de manera significativa los índices de accidentalidad en el municipio de Pasto.

Siendo la seguridad vial un bien común, expresión básica del compromiso social de garantizar a todos la preservación de sus derechos y obligaciones que deben ser asumida como prioridad por los distintos actores, la investigación se enfocara sobre las acciones que se han trazado por parte de la administración para minimizar el índice de accidentalidad.

Marco metodológico

Para la presente investigación se solicitara información en la Secretaria de tránsito Municipal de la Alcaldía de Pasto, para analizar e identificar puntos críticos de accidentalidad, Igualmente, se revisara los registros de control oficial que tenga las entidades competentes, registros de estudios de soporte y registro de campo propios en puntos específicos.

Cada fuente de información se analizara con las variables que se consideren importantes para nuestra investigación, teniendo en cuenta tiempos específicos, rutas demarcadas, puntos estratégicos.

Por ello aseguramos que esta investigación será descriptiva con análisis de datos y registros determinando los rangos de estudio que reflejen la problemática de la ciudad de Pasto.

Para el desarrollo de los objetivos propuestos en la solución del problema planteado, se investigara sobre hechos de seguridad vial, normas de señalización, recolección de los datos estadísticos con las diferentes entidades nacionales, departamentales o Municipales que aporten a establecer el diagnostico de movilidad y accidentalidad en este Municipio, detalles como en qué lugar se produjeron accidentes de tránsito, quiénes participaron, qué características tuvieron los daños materiales, si hubo pérdidas humanas o heridos, cual fue la causa del accidente; para complementar la investigación se realizara actividades de campo conjunta con los funcionarios de la secretaria de tránsito y personal de apoyo para evidenciar la situación de movilidad y accidentalidad. Las herramientas de investigación que se utilizaran será a través de las páginas de internet, visitas a la Secretaria de Transito, entrevista a personal de la Secretaria de tránsito Municipal, y solicitud de información escrita sobre datos estadísticos.

Resultados

Se logra la identificación de los factores institucionales y socioculturales que posibilitan el diseño y la gestión de un plan integral en seguridad vial para el Municipio de Pasto, lo cual abre la posibilidad de una mayor implementación del proyecto, puesto que se abarca con mayor objetividad y se incorpora todos los aspectos relacionados e involucrados en este.

La Alcaldía Municipal de Pasto debe generar a través de programas o proyectos una cultura de seguridad vial con los actores que se relacionan con la movilidad del Municipio, por medio de las distintas instituciones con las cuales se relaciona la comunidad, posiblemente instituciones educativas, de salud, de tránsito y movilidad, policía, entre otras.

Priorizar los problemas y necesidades más relevantes en torno a la seguridad vial del Municipio con base en estudios realizados por la Secretaría de Tránsito

Puntos críticos municipio de pasto 2015-2016

Teniendo en cuenta las estadísticas de eventos de accidentalidad (muertos, heridos, daños) ocurridos en el municipio de Pasto se han generado 5 puntos críticos, de los cuales dos corresponden a la comuna 1 que es la que presenta mayor accidentalidad a la fecha y el resto a las comunas que presentan una accidentalidad menor pero que no deja de ser elevada.

Comuna 1

1. Punto crítico uno:

Imagen 1 Comuna 1



Tabla 14 Comuna 1 Tramo vía

COMUNA 1 – Centro						
Tramo de vía:						
Cr 22 desde calle 17 a calle 19						
Cr 24 desde calle 17 a calle 19						
Dirección	IPAT	Causa/Falla Probable	Dñ	Hr	Mt	Fecha
CRA 22 # 17-81	265575 (2015)	Atropello	0	1	0	Martes 13 oct. 12:47
CLL 17 # 21A	3454 (2015)	Choque	1	0	0	Sábado 24 Ene. 7:00
CLL 17 # 21 A	3400 (2015)	Atropello	0	1	0	Martes 13 Ene. 17:46
CLL 17 # 24	3453 (2015)	Choque	1	0	0	Sábado 24 Ene. 7:37
CLL 17 # 22	359173 (2016)	Choque	1	0	0	Sábado 21 May. 16:25
CLL 17 # 21A- 90	317895(2015)	Atropello	0	2	0	Sábado 12 Dic. 8:45
CLL 18 # 24	318175(2016)	Choque	0	2	0	Domingo 14 Feb. 7
CLL 19 # 22-52	318130(2016)	Atropello	0	1	0	Sábado 6 Feb. 12:01

Comuna 1

2. Punto crítico dos:

Imagen 2 Comuna 1



Tabla 15 Comuna 1 tramo vía

COMUNA 1 - Centro						
Tramo de vía:						
Cr 27 desde avenida libertadores a calle 21						
Cr 28A desde avenida libertadores a calle 21						
Dirección	IPAT	Causa/Falla Probable	Dñ	Hr	Mt	Fecha
CRA 27 # 21	159340(2015)	Choque	0	1	0	Jueves 28 Abr. 6:40
CRA 27 # 21	222807(2015)	Choque	0	1	0	Miércoles 7 Sep. 12:44
CRA 27 # 21	318024(2016)	Choque	0	2	0	Martes 12 Ene. 13:42
CLL 20 # 27-3	151948(2015)	Choque	1	0	0	Sábado 21 Feb. 2015 8:13
		Choque	0	1	0	Sábado 28 Feb. 2015 13:45
CLL 20 # 28A	159046(2015)					
CLL 20 # 28A	265651(2015)	Choque	1	0	0	Miércoles 28 Oct. 16:19
CLL 20 # 27	265527(2015)	Choque	1	0	0	Lunes 5 Oct. 10:59
CLL 20 # 27	318071(2016)	Choque	0	1	0	Sábado 23 Ene. 13:00

Comuna 2

3. Punto crítico tres:

Imagen 3 Comuna 2



Imagen 4 Comuna 2

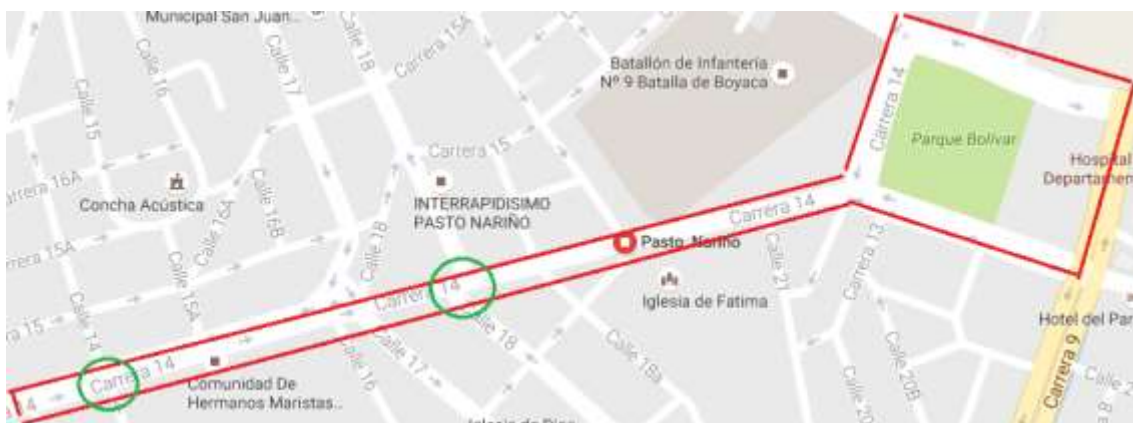


Tabla 16 Comuna 2 - zona

COMUNA 2 - Fátima-Bolívar						
Zona						
Fátima (Cr 14 con calle 18) - parque Bolívar						
Dirección	IPAT	Causa/Falla Probable	Dñ	Hr	Mt	Fecha
CRA 14 # 18-35	159116(2015)	Choque	1	0	0	Domingo 13 Mar. 6:50
CRA 14 # 18-40	159264(2015)	Choque	1	0	0	Miércoles 15 Abr. 11:44
CRA 14 # 18-15	159435(2015)	Choque	1	0	0	Viernes 15 May. 14:53
CRA 14 # 17-40	358754(2016)	Atropello	0	1	0	Martes 8 Mar. 18:41
CRA 14 # 17-47	159442(2015)	Choque con alcoholemia	0	1	0	Sábado 16 May. 19:11
CRA 14 # 19	318101(2016)	Choque	0	1	0	Sábado 30 Ene. 18:30
CRA 14 # 18A-1	359120(2016)	Choque	0	3	0	Viernes 13 May. 19:10
CRA 14 # 18-12	318268(2016)	Atropello	0	2	0	Martes 1 Mar. 14:20

Comuna 5

Imagen 5 Comuna 5

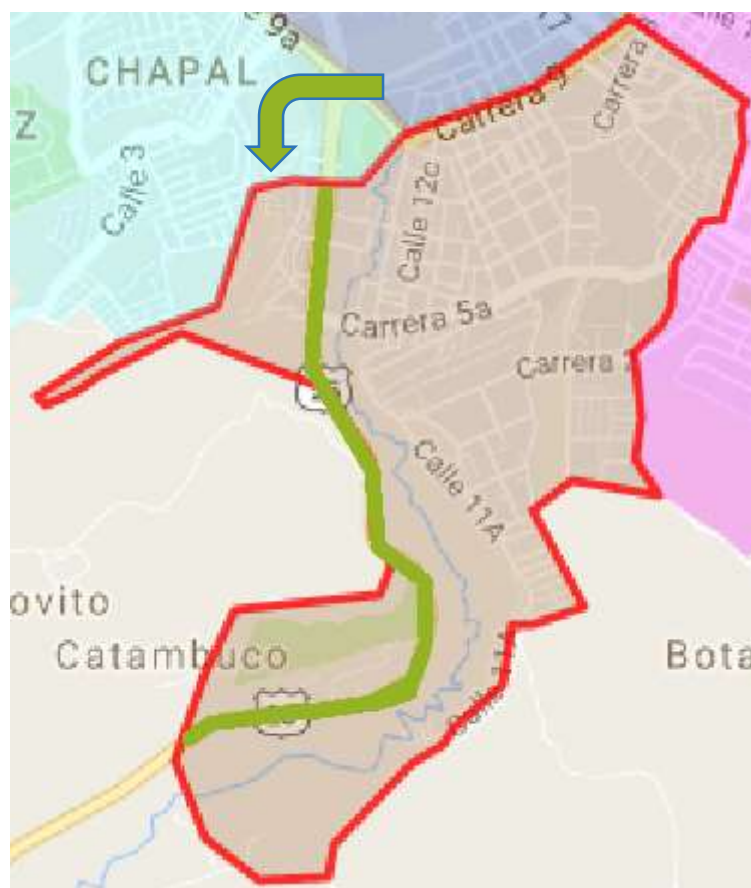


Tabla 17 Comuna 5

COMUNA 5 – CALLE						
Calle						
Calle 12 a lo largo de la comuna						
Dirección	IPAT	Causa/Falla Probable	Dñ	Hr	Mt	Fecha
		Choque	1	0	0	Miércoles 21 Ene. 17:20
CLL 12 # 4-72	3445(2015)					
CLL 12 # 2-46	151884(2015)	Choque	0	1	0	Sábado 7 Feb. 13:30
CLL 12 # 2-22	358774(2016)	Atropello	0	3	0	Sábado 12 Mar. 15:30
CLL 12 # 6-87	359089(2016)	Atropello con alcoholemia	0	2	0	Viernes 6 May. 21:16
CLL 12 # 3-65	419278(2016)	Choque	1	0	0	Domingo. 28 Ago. 8:30
CLL 12 # 3-113	419031(2016)	Choque	1	0	0	Lunes 11 Jul. 14:00
CLL 12 # 3-44	419105(2016)	Choque	1	0	0	Viernes 29 Jul. 11:21
CLL 12B CRA 9	419186(2016)	Choque	1	0	0	Jueves 11 Ago. 18:30

Comuna 9

Imagen 6 Comuna 9



Tabla 18 Comuna 9 tramo via

COMUNA 9–Parque Infantil						
Tramo de vía:						
Cr 30A desde Calle 16 a calle 18						
Cr 33 desde calle 16 a calle 18						
Dirección	IPAT	Causa/Falla Probable	Dñ	Hr	Mt	Fecha
CLL 16B # 32	222377(2015)	Choque	1	0	0	Viernes 12 Jun 20:21
CLL 16B # 30-19	265674(2015)	Choque	1	0	0	Martes 31 Oct. 12:50
CRA 32 # 16A	151946(2015)	Choque	1	0	0	Viernes 20 Feb. 2015 14:49
CRA 32 # 16A	159294(2015)	Choque	1	0	0	Domingo 19 Abr. 19:25
CRA 33 # 16A	159489(2015)	Choque	0	1	0	Jueves 28 May. 8:10
CLL 17 # 31-55	359194(2016)	Choque	1	0	0	Martes 24 May. 16:14
CLL 16 # 33-15	358930(2016)	Choque	1	0	0	Lunes 11 Abr. 6:50
CRA 32 # 16A	222757(2015)	Choque	0	2	0	Martes 30 Ago. 1:45

El fomentar la sensibilidad respecto de seguridad vial e implementar programas de prevención, control y seguimiento, se logra por medio de la identificación de los actores y a su vez por medio de las zonas mayormente implicadas en su relación con los accidentes viales. Es por lo cual que se determina teniendo en cuenta lo anteriormente mencionada frente a las normativas del gobierno de Colombia en su plan “TODOS POR UN NUEVO PAIS” y el departamento de Nariño y el Municipio de Pasto por medio del plan de desarrollo municipal “PASTO EDUCADO CONSTRUCTOR DE PAZ” 2016 – 2019 se articula con el plan participativo de desarrollo departamental “NARIÑO CORAZÓN DEL MUNDO” 2016 – 2019, junto al Plan de Ordenamiento Territorial (POT), lo cual encamina al plan estratégico institucional de seguridad vial.

PLAN ESTRATEGICO INSTITUCIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Este plan estratégico se apoya desde los siguientes parámetros de ley y establecidos en el gobierno municipal, departamental y nacional.

la Ley 1503 DE 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

DECRETO 2851 DE 2013 RESOLUCIÓN 1565 DE 2014: por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19.

RESOLUCIÓN 1565 DE 2014 Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial

El Decreto 0630 del 12 de Septiembre de 2012 creando el CONSEJO LOCAL DE SEGURIDAD VIAL, con base en la ley 1450 del 2011 y en la Resolución No 001282 del 30 de marzo del 2012 por la cual el Ministerio de Transporte adopto el Plan Nacional de Seguridad Vial.

La Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal de Pasto en virtud de las facultades conferidas en la Ley 769 del 6 de agosto del 2002 ha expedido decretos para restringir el tránsito de vehículos automotores en el Municipio de Pasto. Estas medidas buscan ordenar el tránsito por las vías públicas del centro de la ciudad, agilizar la movilidad en distintas zonas en pro de minimizar el riesgo de accidentalidad.

En el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) 2015-2027 del Municipio de Pasto se incluye la Seguridad Vial dentro de su estructura, teniendo en cuenta la implementación de planes de Seguridad Vial.

ARTICULO 16 Planes, Programas y Proyectos de Ordenamiento Territorial: Programa de Movilidad y Accesibilidad Segura.

ARTICULO 115 Plan de Seguridad Vial: con el fin de garantizar la seguridad a nivel peatonal y vehicular y reducir de manera significativa los índices de accidentalidad en el municipio de Pasto.

Por lo cual se da paso a la implementación de este plan, por medio de la asignación de movilidad vial en la cual se ubique cada ciudadano las categorías siguientes.

Municipio de Pasto

Dentro de esta categoría, se buscara que en el Municipio de Pasto, a cargo del Alcalde actual, tenga en cuenta los diversos estudios realizados con respecto a la organización territorial, movilidad vial, reserva de la naturaleza y el brindar espacios adecuados para la comunidad, para que este realice la implementación y adecuación de:

Parques

Andenes

Cicloviás

Carriles automovilísticos

Señalizaciones de tránsito para peatones y vehículos automovilísticos.

Reductores de velocidad.

Permitiendo así una mejora ante la cotidianidad con relación a la movilidad, que permitirá relacionar el entorno adecuado, con las siguientes categorías, las cuales están encaminadas a la sensibilización, educación, reeducación y asesoría en relación a movilidad vial y el evitar accidentes dentro de esta.

Peatón o pasajero.

Se orientara al peatón por medio de las diversas instituciones públicas frente a su relación con el buen uso y empleo de las zonas públicas y señalización de tránsito para el transeúnte.

Dentro de las instituciones educativas, institutos de salud y policía nacional se trabajaran planes relacionados con la movilidad adecuada y la prevención de accidentes en horarios en los cuales existe mayor movilidad de vehículos y de peatones, permitiendo una adecuada movilización y movilidad en cualquier lugar del municipio de Pasto, por medio de la campaña:

Se Desplazarme.

En esta campaña se trabaja la conscientización con relación a las normas de tránsito para el peatón y el buen empleo ante la movilidad al pasar la calle, caminar por un andén, el andar por lugares públicos, subir y bajar gradas, por medio de reconocer que hay que movilizarse por el lado derecho, cruzar las calles por las esquinas, cruzar cuando las señalizaciones de semáforos peatonales estén en luz verde, mirar a ambos lados al cruzar y el usar los puentes peatonales, dando claridad de su importancia por las consecuencias existentes al no hacer uso adecuado o no conocer estas normatividades; por medio de escenificaciones y relatos de personas que fueron víctimas de un accidente vial, es así que se le permitirá a la persona reconocer su responsabilidad y compromiso bilateral de peatón y junto al municipio de Pasto

Ciclista

Se realiza un reconocimiento de las zonas por las cuales este debe andar, denominadas ciclorutas y se creará un folleto el cual puede ser repartido en los puntos reconocidos de venta de artículos de ciclismo y para ciclistas, el cual irá orientado hacia las reglamentaciones, derechos y deberes que tiene como ciclista: permitiendo que reconozca la distancia que debe existir entre el ciclista y otro vehículo particular o público, el uso de un solo carril, el evitar adelantar por el lado derecho a los vehículos de servicio público, el empleo adecuado de las señales de tránsito, conscientizar ante el uso de elementos de protección (casco, rodilleras, coderetas), el no subirse por el andén el cual es para uso exclusivo de los peatones y la prudencia ante carriles estrechos.

Esto se logrará igualmente por medio de diversas campañas que se han realizado debido al incremento de personas que usan la bicicleta como medio de transporte y como deporte en el municipio de Pasto, creando sentido de pertenencia desde el derecho y deber como ciclista, creando por medio del diálogo y la ejemplificación de las consecuencias que pueden presentarse al no acatar esta norma, al reconocer que al ser parte de una sociedad, este también debe ser responsable y un buen ciudadano social.

Se empleara la campaña:

Dos ruedas, una vida

Campana orientada hacia la importancia y el reconocimiento de usar la bicicleta como medio de transporte y su aporte al medio ambiente, por medio de reconocer la responsabilidad del uso de la bicilceta, que al ser un medio de transporte y deporte, se reconoce que cuenta con poca protección frente a los accidentes viales, haciendo que sus consecuencias puedan ser mayor.

Se logra por medio de la concientización de las consecuencias para si mismo y los demás, al momento de no acatar las normas viales o el mal empleo de la cicloruta; igualmente se dara a conocer sus derechos como ciclista ante la comunidad y el estado; junto a una charla didáctica relacionada a las señales de transito y la responsabilidad vial del ciclista, para que su vida y bienestar sean asegurados y tambien de los demás involucrados dentro de la movilidad vial.

Motociclistas, automóviles y transporte publico.

Teniendo en cuenta el gran numero de motociclistas que se presentan en la actualidad y el trabajo de mototaxitas que se presenta actualmente, se buscara sensibilizar y hacer responsables de las consecuencias del mal empleo de la motocicleta como medio de transporte y de igual manera el cumplimiento de todas las normas que deben tenerse en cuenta para la movilidad en este, de igual forma para los conductores de vehículos particulares, los cuales deben conocer junto a estos, las normatividades de transito, el respeto de las señalización de transito y el paso peatonal, como andenes, parques, zonas publicas, entre otras, por medio de la campaña:

Voy al Volante, voy seguro

Campana orientada al acatamiento de todas las normas para principalmente manejar un vehiculo particular, ya sea moto o automóvil, por medio de la adquisición del permiso para conducir, seguido de este, el acatamiento del empleo de las normas de seguridad, como lo es el casco, guantes, chaleco, cinturion de seguridad, kit de caminos y el adecuado estado del vehiculo tanto como moto y carro y su reglamentariedad al dia. Todo esto por medio de campañas que se realizaran en institutos de diagnostico de motos y carros, por medio dela secretaria de transito y los cursos de reeducación, sin embargo, a diferencia de los ya existentes, se generera un sentido de pertenencia frente a la vida propia y la vida de los demás, generando por medio de la

“empatía” e “identificación con el otro”, las consecuencias del mal empleo de las normas de tránsito o de no cumplir con los lineamientos y reglamentos establecidos para el uso de motos y/o carro, en el cual por medio de un video en el que se narre las consecuencias de:

- Conducir en estado de alicoramiento
- Conducir sin cinturón de seguridad
- Conducir sin casco
- Conducir a exceso de velocidad
- Conducir en contravía
- Conducir sin la documentación adecuada
- Conducir en estado de cansancio o con sueño
- Conducir vehículos sin capacidad de hacerlo.
- No tomar la distancia adecuada
- Parquear en zonas prohibidas
- Violación de normas de tránsito
- Competencias ilegales
- Conducción temeraria o imprudente

Reconociendo que pueden generar accidentes de tráfico que afectaran física, psicológica y económicamente a los involucrados, y las consecuencias que estas generan, todo narrado por víctimas y por profesionales o conocedores del tema, que permitan generar esa conscientización en cada uno de estos; permitiendo también reconocer que al acatar esta normatividad y el uso adecuado de cada uno de estos, lograra una mejor calidad de vida y un mayor aporte a su comunidad y sociedad pastusa, puesto que al ser parte de esta, se reconocerá su responsabilidad como sujeto social.

Igualmente a los conductores de servicio público, en sus organizaciones y lugares de encuentro, se trabajara la atención adecuada de los pasajeros, el uso adecuado de las zonas de paradero para subir y bajar pasajeros, reconociendo su importancia hacia transportar a la comunidad educativa, laboral y trabajadores públicos para que estos lleguen con adecuado bienestar a su destino, pero también las consecuencias de parar o detenerse en cualquier punto, ocasionando trancones, conflictos o accidentes con otro vehículo de transporte o peatón; por lo cual se reconocerá su labor y como trabajador sus responsabilidades, derechos y deberes individuales y sociales.

Conclusiones

El gobierno Colombiano, tanto a nivel nacional, departamental y regional, presenta diversidad de proyectos en los cuales se encaminan hacia la adecuada viabilidad y transitabilidad de las personas, ya sean como peatones, ciclistas, conductores de vehículos motorizados o pasajeros, en los cuales, se encamina por generar conscientización frente a la inteligencia vial y de igual forma, brindar a la comunidad espacios de infraestructura pertinentes para cada uno de estos, como se evidencia por medio de los decretos mencionados, los planes de gobiernos y las normatividades planteadas en las diferentes instituciones involucradas, sin omitir la relevancia de preservar la naturaleza y el apoyar al medio ambiente, permitiendo que se abarca en gran medida la seguridad y bienestar de la población colombiana.

En el municipio de San Juan de Pasto se resalta el gran índice de accidentalidad con relación a conductores y peatones, en donde se reconoce que se pueden determinar los puntos geográficos en los cuales se presenta comúnmente y determinarlos como puntos críticos, respecto a cada comunidad, lo cual permite generar un análisis adecuado de estas y así una intervención desde todos los factores y actores involucrados, lo cual permite que se proceda a mejorar estas zonas y a su vez, conscientizar con relación a su gran índice de accidentalidad, conllevando a plantear, que no solo se intervenga en mejorar la señalización de tránsito y el colocar reductores de velocidad, sino también en generar conciencia en los involucrados, relacionada a la seguridad vial.

El conocer los involucrados en los accidentes viales en todo su contexto, como lo es: sujeto y/o vehículo involucrado, hora, día, año, mes, zona de accidente, lesión y otros, permite hacer un análisis el cual genera una relación entre los involucrados (peatón, ciclista, conductor de vehículo motorizado, pasajero) y la zona relacionada (adecuación de la calle, señalización pertinente, clima), la cual junto al conocimiento y definición de cada aspecto influyente, se logra generar un mayor acercamiento hacia los factores que deben darse solución y determinar desde qué entidades puede darse la solución pertinente, siendo una ventaja en el momento que se logra plantear y presentar el programa para mejorar o implementar la seguridad vial en la población del municipio de Pasto.

El actuar por medio de instituciones nacionales, departamentales y regionales, como lo es: colegios, secretaria de tránsito, hospitales, puestos de salud, defensa civil, entre otras; permite un mayor alcance hacia la población del municipio de Pasto, en la cual se busca crear o fortalecer la seguridad vial por medio del reconocimiento de cada uno de estos como: peatón, ciclista, conductor de vehículos motorizados, pasajero, dependiendo del modo en el cual se desplaza; reconociendo que estas instituciones al ser parte del contexto y su gran relación e influencia con la sociedad, permitirá un mayor impacto y a su vez, una mayor receptividad.

La idoneidad del plan estratégico institucional de seguridad vial y su pertinencia, se logra por medio del análisis y estudio de todos los factores involucrados sin omisión alguna, es por lo cual, que se abarca y se logra organizar los puntos a intervenir, la población a trabajar y la forma a desarrollar; relacionando a todos los involucrados y trabajando con cada uno de estos desde sus derechos, deberes, responsabilidades y compromisos; en este caso, se busca generar que cada institución asuma su función y brinde los espacios y estructuras adecuadas, señalización pertinente, planes y programas de mejoramiento; igualmente que los peatones, ciclistas, pasajeros y conductores de vehículos motorizados, reconozcan sus derechos y deberes, con el fin de generar un compromiso y una conscientización frente a la influencia de estos en los accidentes viales, logrando así, una reducción en la cantidad y gravedad de estos.

Bibliografía

Anónimo. Definición accidente de trafico. Recuperado de.

<http://www.uco.es/servicios/dgppa/images/prevencion/glosariopr/fichas/a/AccidenteDeTráficoPAS.html>

Chicana, R. (s.f) Recuperado de. <https://es.calameo.com/books/0036139386d4f40a4cbb2>

Decreto 2851 de 2013 (diciembre 6) (2013). Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones. Colombia

Diario del Sur. (2018). Pasto lidera cifras de fallecidos en las vías. Recuperado de.

<http://diariodelsur.com.co/noticias/nacional/pasto-lidera-cifras-de-fallecidos-en-las-vias-387036>

Ewing, R. (1999). Traffic calming: state of the practice. Washington, DC: Institute of Transportation Engineers.

Observatorio del delito. (2014 – 2015). Lesiones por accidentes de tránsito Municipio de Pasto.

Compartivo enero - agosto. Años 2014 – 2015 recuperado de:

http://www.pasto.gov.co/index.php/component/phocadownload/category/306-observatorio-del-delito-2015?download=7661:informe_08_31_agosto_2015_accidentes_transito

Gobierno de Colombia. El problema de saber moverse. Recueprado de:

<https://www.medellin.gov.co/movilidad/documents/Movilidad-Segura.pdf>

Gutierrez, P; Ramos, L. J; (2014) Evaluación de puntos críticos de accidentalidad vial en la ciudad de Sincelejo. Cartagena. Colombia. Univerisdad de Cartagena.

LEY 769 DE 2002 (agosto 6) por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Colombia.

LEY 1503 DE 2011 (diciembre 29). (2011) D. O. 48298. por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Colombia.

Mazorra, M. (2004). Terapiaocupacional.com. Recuperado el 10 de 10 de 2013, de http://www.terapia-ocupacional.com/articulos/Rhb_psicosocial_TOJMMazorra.shtml

Monclús, J. (2010). La seguridad vial en las empresas. Madrid: Fundación Mapfre.

Núñez, Carlos. (s.f.). Guía Docente de Educación en Seguridad Vial - Dirección Provincial de Vialidad Misiones.

Padilla, M. A. (2010) Discapacidad: contexto, concepto y modelos International Law: Revista Colombiana de Derecho Internacional, núm. 16. Colombia.

Plan nacional de seguridad vial. (RESOLUCIÓN 2273 DE 2014). (2011 – 2021). Colombia. Recuperado de: <https://ansv.gov.co/public/documentos/PLAN%20NACIONAL%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL.compressed.pdf>

Pozuelo, M. C. (2011). La seguridad vial de las infraestructuras viarias. Auditorías de seguridad vial. Madrid:DGT.

Resolución No 0001565 de 2014. (2014) Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Colombia.

Salazar, D. (2015) Auditoria de la Seguridad Vial para cuantificar el riesgo en la vía de los usuarios, en los barrios Pablo Sexto, Galerías y Nicolás de Federmann. Recuperado de: <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/704/Auditoria%20de%20la%20Segur>

[idad%20Vial%20para%20cuantificar%20el%20riesgo%20en%20la%20via%20de%20los%20usuario.pdf?sequence=1](#)

Wikipedia. Pasto (Colombia). (2018). Contextualizacion. Recuperado de:

[https://es.wikipedia.org/wiki/Pasto_\(Colombia\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Pasto_(Colombia))

Zamora, H.F. (2017). Los motociclistas son los que más mueren en accidentes viales. Redacción el tiempo. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/cifras-de-muertes-de-motociclistas-en-accidentes-de-transito-en-2017-112116>